0 5 NOV. 1975

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa
BIBLIOTHÈQUE DE DROIT
U.d'O.
O.U.
LAW LIBRARY

DOCUMENTS DE LA SESSION

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

VOLUME 9.

TROISIÈME SESSION DU QUATRIÈME PARLEMENT

DU

CANADA.

SESSION 1880-81.

VOLUME XIV.

Imprimerie MacLean, Roger et Cie, rue Wellington, Ottawa.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOL. XIV.—SESSION 1880-81.

PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

A — N°

Acte relatif à la meilleure administration de la justice, 1878 141
Affaires des sauvages, rap. du départem. des.. 14
Agents, Londres 16
Agriculture, rapport du ministère de l'. 12
Aide aux Irlandais 76
Arpenteurs fédéraux 87
Association co-opérative, officiers des douanes 69
Assurances.. 13
Auditeur-général, rapport de l'..... 8

B

Baie d'Hudson, compagnie de la..... 111
do navigation de la 111*b*
Banques, listes des actionnaires..... 27
Banques d'épargnes 22
Baptêmes, mariages, etc..... 77
Beauharnois, canal 91
Bibliothécaire, rapport du..... 15
Blé moulu. 59
Bodwell, E. V. 60
Boston, port d'hiver..... 133
Bureau de poste, Dominion City 135
Bureau d'enregistrement de Montréal 94
Burlington, baie de, pont du canal..... 131

C

Canadien du Pacifique, chemin de fer..... 23
Cap Tourmente, chemin de fer du..... 102
Cap Traverse, do 102
Cascumpec, port de..... 127
Cautionnements et obligations..... 30
Charybdis, corvette à vapeur..... 66
Chemins de fer, anciens comptes de construct... 5*a*
Chemin de fer de l'Ile, C.B..... 49
Chemins de fer et canaux, rapport du ministère des..... 5
Cie anglo-canad. de prêts et de placements.... 123
Collège militaire, gradués du..... 101
Commerce et de la navigation, tableaux du.... 2
Commission du service civil, rapport de la.. ... 113
Commission géologique 32
Comptes publics..... 1
Concessions de terre, Manitoba 20
Cour Suprême et d'Echiquier..... 46

D — N°

Débats, chambre des communes 120
Dépenses des délégués 110
Dépenses imprévues 19
Destitutions, service public 17
Directeur-général des postes, rapport du.. 7

E

Eagan, J. B..... 108
Emigration, Irlande au Nord-Ouest 68
do *viâ* Sarnia et Windsor..... 67
Esquimalt et Nanaimo, chemin de fer d'.... ... 139
Estimations, service public 1
do département de l'intérieur 88
Emigrants, Manitoba 109
Evaluation de marchandises, douanes..... 64
Exportation de bestiaux..... 41

F

Frais de route..... 110
Frontières, Ontario et Québec.. 73

G

Gradués du collège militaire 101
Grain, *viâ* Halifax, tarif..... 61
Guides, N.-O 44

H

Halifax commission d' 104
Hamilton, Cie de colonisation d', N.-O 21*m*
Hareng fumé, inspection du. 43
Houille importée... 118

I

Ile du P.-Edouard, accident sur ch. de fer de l'.. 71
Intercolonial, chemin de fer. 36
Intérieur, rapport du ministère de l'. 3
do ministère de l', estimations..... 88

J — No.

Jardin du Château, Québec 112
Juge de Leeds et Grenville 145
Juges, allocation de retraite 55

L

Lac Erié, relèvements 130
Lachine, canal 29
LeSueur, M., mise à la retraite 96
Limites à bois, Territoires du N.-O. 86
do Québec 42
Lislois, Joseph C 140
Locomotives, achat de 51
Londres, agents de 16
Luard, major général, appointements du 57
do do plaintes contre le 82

M

Magistrats de police, appointements des 79
Mandats spéciaux 18
Mandats sur la poste 132
do Dominion City 135
do Montréal 115
do Parkhill 37
do Prescott 126
do Sorel 114
Manitoba, société de colonisation 21*l*
do lac 119
do terrains réservés à la colonisation 20
do et territoires du N.-O 21
Manque d'approvisionnements, N.O. 85
Marine et pêcheries, rapport de la 11
Meaford, port de 144
Mesures législatives sur la santé publique 98
Milice, rapport du ministère de la 9
Minerai de fer 83
Minerai de fer et d'or 40
Mise à la retraite 25

N

Naufrages dans les eaux canadiennes 84
Naufrages et remorquage, eaux intérieures 50
New Carlisle, port de 92
Nicolet, rivière 137

P

Paris, exposition 75
Pêcheries, statistique des 54
do permis de 99
Pénitenciers, rapport sur les 65
Phare flottant de la Traverse 81
Pisciculture, Newcastle 134
Pointe Saint-Pierre-les-Becquets 122
Pois et mesures 39
Poisson salé, Shelburne 38
Police à cheval, approvisionnements 45
Police fédérale, dépense de la 97
Pont du chemin de fer de la Chaudière 124
Ponts, fer pour 62
Pont suspendu, "Union", Ottawa 146
Port d'hiver, Boston 133
Port-Hood, quai de 143
Projet de loi accordant une prime d'encourag. pour les navires construits en France 89
Publicité, gouvernement 107

Q — No.

Québec et du lac Saint-Jean, chemin de fer de 70
Q., M., O. et O. acquisition du chemin de fer de 142

R

Recensement ..... 28 et 103
Recettes et dépenses 24
do paiements 80
Remises de droits sur des articles 63
Réserve de terres publiques, N.O. 21*n*
Revenu de l'intérieur, rapport du minist. du 4
Ristigouche, passeur 93
Riz et poudre, C.B. 117
Rondeau, port de Refuge 34
Ryland, G. H 94

S

Saint-François, rivière 74
Saint-Vincent-de-Paul, pénitencier de 121
Sauvages, territoires du N.-O 85
Secrétaire d'Etat, rapport du 10
Selkirk, traverse de, chemin de fer C. du P. 21*j*
Service de sauvetage 72
Service postal, rive nord 95
Shelburne, officier des pêcheries 53
Shippegan, N.-B., brise-lames 100
Souris-ouest, brise-lames 138
Statistique des chemins de fer 5*t*
Statuts du Canada, distribution des 35
Squatters, récif de la Pointe Pelée 106
Sucres, *vâ* Halifax 26

T

Tabac canadien 31
Terrains de chemin de fer, C.B. 210
Terres de la Col.-Britann., ch. de fer C. du P. 21*k*
Territoires du Nord-Ouest—Nouveaux noms 105
Thames River, relèvements 48
Toile cirée pour fenêtres 125
Toronto, port de 130
Traducteurs français 78
Travaux judiciaires, Québec 56
Travaux publics, rapport du ministère des 6
Tuck, S. P 90

U

Université Laval 47

V

Vallée de la Trent, canal de la 52
Vankleek Hill, maître de poste 128

W

Wiarton, port de 116
Williamsburgh, canal de 58
Wilson, Major C 33

Y

Yamaska, rivière 129

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

CLASSÉS PAR ORDRE NUMÉRIQUE ET EN VOLUMES.

Nos

MATIÈRES DU VOLUME N° 1.

1..... COMPTES PUBLICS :—Pour l'exercice terminé le 30 juin 1880.

BUDGET DU CANADA, pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1882.

Budget supplémentaire des sommes nécessaires au service du Canada, pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1881.

Autre budget supplémentaire des sommes nécessaires au service du Canada, pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1881.

Budget supplémentaire des sommes nécessaires au service du Canada, pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1882.

MATIÈRES DU VOLUME N° 2.

2..... COMMERCE ET NAVIGATION :—Tableaux du commerce et de la navigation du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1880, compilés des rapports officiels.

MATIÈRES DU VOLUME N° 3.

3..... INTÉRIEUR :—Rapport du ministère de l', pour l'exercice terminé le 30 juin 1880.

4..... REVENU DE L'INTÉRIEUR:—Rapports, états et statistique du revenu de l'intérieur du Canada, pour l'année expirée le 30 juin 1880.

SUPPLÉMENT n° 1 :—Statistique des canaux pour la fin de la saison de navigation de 1880.

SUPPLÉMENT n° 2 :—Poids et mesures, 1880.

SUPPLÉMENT n° 3 :—Falsification des substances alimentaires, pour 1880.

MATIÈRES DU VOLUME N° 4.

5 ..... CHEMIN DE FER ET CANAUX :—Rapport annuel du ministre des chemins de fer et canaux, pour l'exercice 1879-80, sur les travaux placés sous son contrôle.

5*a*..... Réponse à un ordre ; état donnant les noms des diverses personnes auxquelles a été payée la somme de $23,931, citée à la page 18 du rapport du ministre des chemins de fer pour l'année expirée le 30 juin 1880, comme montant total payé pour "construction de voies ferrées, anciens comptes" (*Pas imprimée.*)

5*b*..... Rapports, statistique des chemins de fer du Canada, et capital, trafic et frais d'exploitation des chemins de fer du Canada, pour l'année expirée le 30 juin 1880.

Nos

6..... TRAVAUX PUBLICS :—Rapport annuel du ministre des travaux publics, pour l'exercice 1879-80, sur les travaux placés sous son contrôle.

7..... DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES :—Rapport du directeur général des postes, pour l'année expirée le 30 juin 1880.

MATIÈRES DU VOLUME N° 5.

8..... AUDITEUR GÉNÉRAL :—Rapport de l'auditeur général sur les crédits ouverts pour l'exercice terminé le 30 juin 1880.

9..... MILICE :—Rapport sur l'état de la milice du Canada, pour l'exercice 1880.

10..... SECRÉTAIRE D'ETAT :—Rapport du secrétaire d'Etat du Canada, pour l'exercice terminé le 31 décembre 1880.

MATIÈRES DU VOLUME N° 6.

11..... MARINE ET PÊCHERIES :—Treizième rapport annuel du ministre de la marine et des pêcheries, pour l'année expirée le 30 juin 1880.

SUPPLÉMENT n° 1 :—Rapport du président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur, etc., pour l'année terminée le 31 décembre 1880.

SUPPLÉMENT n° 2 :—Rapport du commissaire des pêcheries, pour l'année expirée le 31 décembre 1880.

MATIÈRES DU VOLUME N° 7.

12..... AGRICULTURE :—Rapport du ministre de l'agriculture du Canada, pour l'année de calendrier 1880.

13..... ASSURANCES :—Relevé et état des assurances pour 1880, et rapport du surintendant pour 1879.

MATIÈRES DU VOLUME N° 8.

14..... AFFAIRES DES SAUVAGES :—Rapport annuel du ministère des affaires des Sauvages du Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1880.

15..... BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT :—Rapport du bibliothécaire sur l'état de la bibliothèque.

16..... AGENTS À LONDRES :—Réponse à ordre, état indiquant les sommes d'argent que les agents à Londres avaient en mains dans les premiers jours de chaque mois des années 1876, 1877, 1878 et 1879, et faisant mention du taux de l'intérêt alloué sur ces sommes.

17..... DESTITUTIONS :—Réponse à ordre ; noms des personnes qui ont été destituées, déplacées ou déchargées, depuis le 13 février 1879, ainsi que les motifs de ces déplacements ou mises à la retraite.

18..... MANDATS SPÉCIAUX :—Etats des mandats spéciaux émis par le gouverneur général, conformément à l'acte 41 Victoria, chapitre 7, section 32.

19..... DÉPENSES IMPRÉVUES :—Etat des paiements portés aux dépenses imprévues, en vertu d'arrêtés du conseil, depuis le 1er juillet 1880, jusqu'à date, conformément à l'acte 43 Victoria, chapitre 10, cédule B.

20..... TERRAIN RÉSERVÉ A LA COLONISATION, MANITOBA :—Réponse à ordre ; demandes faites pour obtenir des concessions de terre dans la partie affectée à la colonisation, dans la paroisse de Saint-Pierre, Manitoba ; copie de la preuve faite relativement aux droits de feu le chef Pegnis sur des terrains situés dans la dite paroisse. (*Pas imprimée*).

Nos

21..... MANITOBA ET TERRITOIRE DU NORD-OUEST :—Réponse à ordre ; état indiquant les quantités de terres vendues par le gouvernement du Canada dans la province du Manitoba et les territoires du Nord-Ouest ; aussi, la quantité de terres octroyées gratuitement ou autrement.

21*a*..... Réponse à ordre ; annonces publiées depuis l'arrivée au pouvoir de l'administration actuelle, au sujet de l'établissement ou de la vente des terres publiques dans aucune partie du Manitoba ou du Nord-Ouest.

21*b*..... Réponse à adresse ; correspondance concernant la vente de grandes étendues de terrain dans le Nord-Ouest à M. Brassey ou à tout autre particulier, et la description de toute telle étendue de terrain. (*Pas imprimée.*)

21*c*..... Réponse à ordre ; chiffre total d'acres de terre vendus et pris à titre de *homesteads* et sujets au droit de préemption, à dater de l'acquisition du Nord-Ouest jusqu'au 31 octobre dernier, et le montant total qui en a été perçu en argent.

21*d*.... Réponse à adresse ; copie de tous arrêtés du conseil accordant des octrois de terre dans le Nord-Ouest à aucune compagnie de chemin de fer autre que celle du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba ; aussi, de la route ou terminus des dits chemins de fer. (*Pas imprimée.*)

21*e*..... Réponse à adresse ; copie de l'arrêté du conseil octroyant environ 1,328,000 acres de terre dans le Nord-Ouest à la compagnie du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba ; aussi, de la route ou du terminus du chemin de fer.

21*f*..... Réponse à adresse ; correspondance ou documents non encore produits, touchant toute vente de terrains dans le Nord-Ouest à quelque compagnie de chemin de fer.

21*g*.... Réponse à ordre ; état faisant connaître le montant d'argent affecté chaque année au service des terres fédérales, et les sommes dépensées pour arpentages et pour administration.

21*h*..... Réponse à ordre ; état donnant l'étendue des terres à présent arpentées dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, les frais de tel arpentage à la date du 30 juin et du 1er novembre derniers ; le nombre d'arpenteurs employés et le nombre moyen de lots arpentés.

21*i*..... Réponse à ordre ; statistique et autres informations sur lesquelles ont été basés les plans et les prix adoptés en 1879 pour les ventes des terres de chemins de fer et de préemption, et maintenant en vigueur. (*Pas imprimée.*)

21*j*.... TRAVERSE À SELKIRK, C. P. C. :—Réponse à ordre ; correspondance relative aux réclamations présentées par des particuliers dont les terres ont été expropriées pour la traverse du chemin de fer du Pacifique canadien à Selkirk. (*Pas imprimée.*)

21*k*.... TERRES DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE, C. P. C. :—Réponse à adresse ; arrêtés du conseil et correspondance échangée avec le gouvernement de la Colombie-Britannique, concernant les terres qui sont ou qui doivent être affectées à la construction du chemin de fer du Pacifique dans cette province.

21*l*..... SOCIÉTÉ DE COLONISATION, MANITOBA :—Réponse à ordre ; documents échangés soit entre le département de l'intérieur, à Ottawa, et le bureau des terres, à Winnipeg, ou le président de la Société de colonisation du Manitoba, se rattachant à l'octroi ou à l'échange des réserves de la dite société aussi bien qu'aux difficultés survenues en 1877 à propos de l'établissement du township Taché. (*Pas imprimée.*)

21*m*... SOCIÉTÉ DE COLONISATION DE HAMILTON, N.-O. :—Réponse à adresse ; correspondance concernant la demande faite par des colons établis sur des terres réservées pour la société de colonisation de Hamilton, dans le district de la Queue d'Oiseau, à l'effet qu'il leur soit permis de prendre des terres sujettes au droit de préemption, à un dollar par acre. (*Pas imprimée.*)

21*n*..... RESERVE DE TERRES PUBLIQUES, N.-O :—Réponse à adresse ; ordres en conseil en vertu desquels le gouvernement a réservé des terres publiques au Manitoba pour le bénéfice des Métis ou des Sauvages qui y résidaient avant que le gouvernement eût obtenu le contrôle des territoires du Nord-Ouest ; aussi, celles qui ont été réservées pour des Cies de steamers, des Mennonites, des Islandais, etc. (*Pas imprimée.*)

21*o*..... TERRAINS DE CHEMIN DE FER, C.-B. :—Réponse à adresse ; correspondance et télégrammes échangés entre M. J. W. Trutch et le gouvernement, concernant les terrains de chemins de fer dans la Colombie-Britannique. (*Pas imprimée.*)

Nos

22..... BANQUES D'ÉPARGNES :—Trois minutes approuvées en conseil relativement à l'administration des banques d'épargnes et au mode de calculer les taux d'intérêt accordés sur les dépôts dans les banques, etc., etc.

23 ..... CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN :—Mémoire sur le coût estimatif de la construction de certaines sections du chemin de fer du Pacifique canadien ; aussi, un état du coût du dit chemin de fer à la date du 30 novembre 1880.

23*a*..... Réponse à ordre ; copie de toutes les offres faites au gouvernement pour la construction d'une voie ferrée entre aucun point du chemin de fer projeté du Pacifique canadien et le Sault-Sainte-Marie.

23*b*..... Réponse à ordre ; copies des contrats pour le chemin de fer du Pacifique canadien, aux termes de la section 19 de l'acte 37 Vict., chap. 14. (*Pas imp.*)

23*c*..... Réponse à adresse ; copie de la commission royale décernée à MM. Clarke, Keefer et Miall, pour s'enquérir de certaines affaires publiques.

23*d*.... Réponse à ordre ; rapports de toutes explorations faites depuis la dernière session sur la ligne entre la Baie Sud-Est et le Sault-Sainte-Marie, ou sur la ligne entre la Baie Sud-Est et la Baie du Tonnerre.

23*e*..... Réponse à ordre ; correspondance relative au contrat pour l'embranchement de la Baie-Georgienne (du chemin du Pacifique) échangée depuis le 9 février 1880 ; aussi, les détails des arrangements pris en vue de régler les réclamations présentées par Smith, Ripley et Cie, ou Heney, Charlebois et Flood, au sujet du dit contrat.

23*f*.... Réponse à ordre ; documents indiquant toutes modifications faites en vertu des dispositions d'aucun des contrats pour la construction d'aucune partie du chemin de fer du Pacifique canadien antérieurement au 21 octobre dernier, et de tous estimés ou états dressés quant au résultat de telles modifications sur le coût des travaux.

23*g*. ... Réponse à ordre ; carte indiquant les octrois que l'on se propose de faire au chemin de fer du Pacifique, aux termes du contrat déposé sur le bureau de la Chambre. (*Pas imprimée.*)

23*h*..... Réponse à ordre ; état montrant les diverses modifications et changements faits dans le tracé, le plan ou autrement, par le moyen desquels le coût estimatif des sections du chemin de fer du Pacifique entre Kamloops et Yale, entre Yale et Port-Moody, entre la Baie du Tonnerre et Selkirk, entre Selkirk et Jasper, entre Jasper et Kamloops, a subi, en avril 1880, une réduction sur l'estimé de 1878 ; et un état du montant du dit estimé de 1878.

23*i*..... Réponse à ordre ; état des recettes provenant des chemins de fer du gouvernement en opération dans la province du Manitoba et le territoire de Kéwatin pendant les mois de septembre, octobre et novembre.

23*j*..... Réponse à ordre ; état mentionnant les études faites dans l'automne de 1879 et l'hiver de 1879-80, par les officiers chargés de l'exploration du chemin de fer du Pacifique, au sujet de la route méridionale ou ligne riveraine, entre le Rocher-Rouge, baie de Népigon, et le terminus du chemin de fer du Pacifique à la Baie du Tonnerre.

23*k*.... Réponse à adresse ; correspondance, relative aux contrats pour les deux sections de 100 milles chacune du chemin de fer du Pacifique, à l'ouest de la rivière Rouge ; et touchant l'annulation d'aucun des dits contrats, l'exécution des travaux sur ces sections, et leur coût.

23*l*..... Réponse à ordre ; état indiquant la quantité de rails d'acier et d'attaches achetés par le gouvernement en 1879, et la moyenne du prix auquel ils ont été achetés, ainsi qu'un état de l'intérêt sur tel prix d'achat à dater du paiement, au prix pour lequel une partie des dits rails et attaches doit être transportée à la Cie du chemin de fer du Pacifique.

2° La quantité de tels rails et attaches déjà livrée.

3° La quantité de tels rails et attaches déjà employée par le gouvernement, et celle requise par le gouvernement pour compléter la partie du chemin de fer qu'il a à construire.

4° La quantité restante qui devra être transportée à la compagnie, et le prix auquel elle sera cédée.

5° La valeur marchande de la dite quantité en dernier lieu mentionnée d'après la moyenne des prix pour chacun des mois de septembre et octobre, A.D. 1880, et d'après le prix à la date du 21 octobre 1880.

23*m*... Une nouvelle proposition pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, soumise à l'honorable sir Charles Tupper, C.C.M.G., M.P., ministre des chemins et canaux, Ottawa, Canada.

Nos	
23*n*....	CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN :—Télégrammes concernant les cautionnements déposés au sujet de la nouvelle proposition pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien.
23*o*....	Réponse à ordre ; information sur laquelle le gouvernement a basé sa décision en acceptant le chemin de fer "Union Pacific" tel qu'originairement construit, comme type déterminant la qualité et la nature du chemin de fer du Pacifique canadien projeté, de ses matériaux et de son équipement ; et de toute estimation détaillée qui a été faite par aucun officier du gouvernement au sujet du coût des travaux en cours d'exécution et qui doivent être exécutés par le gouvernement, et de ceux qui doivent être exécutés par la compagnie projetée conformément à ce type.
23*p*....	Réponse à adresse ; copie de l'ordre passé en conseil en 1873, désignant Esquimalt comme le terminus occidental du chemin de fer du Pacifique canadien. (*Pas imprimée*)
23*q*....	Réponse à adresse ; correspondance entre le gouvernement et les propriétaires de la grue hydraulique brevetée de Haggas pour locomotives, qui a été fournie, l'an dernier, au gouvernement, pour la première section du chemin de fer du Pacifique canadien à l'ouest de la Baie du Tonnerre. (*Pas imp.*)
23*r*.....	Réponse à adresse ; rapports au conseil et tous ordres en conseil concernant la mise en disponibilité de Sandford Fleming, ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique canadien. (*Pas imprimée.*)
23*s*.....	Réponse à ordre ; état donnant la quantité et la valeur des matériaux en fer pour ponts sur le chemin de fer du Pacifique canadien entre Selkirk et Kamloops ; aussi, tous les renseignements que possède le gouvernement relativement au nombre, à la longueur et à la nature des ponts. (*Pas imp.*)
23*t*.....	Réponse à ordre ; correspondance concernant la réclamation présentée par C. Horetzky pour une plus forte rémunération que celle qu'il a reçue pour avoir exploré la région comprise entre les rivières Skeena et de la Paix, pendant l'année 1879. (*Pas imprimée.*)
23*u*....	Communication de M. Drinkwater, secrétaire de la Cie du chemin de fer du Pacifique canadien, datée de Montréal, le 25 février 1881, transmettant un extrait des minutes de la première assemblée des directeurs, tenue le 17 février dernier, se rapportant au traité projeté qui doit être conclu entre le gouvernement et la compagnie au sujet de permis de circulation à accorder, sous certaines circonstances, sur une partie du chemin de fer du Pacifique canadien jusqu'à la station de Callander, etc.
23*v*.....	Etat des sommes requises pour l'embranchement de Pembina du chemin de fer du Pacifique canadien.
24.....	RECETTES ET DÉPENSES :—Etat détaillé des recettes et dépenses, pour les six mois expirés le 31 janvier 1881.
25.....	MISES A LA RETRAITE :—Etat de toutes les indemnités et gratifications octroyées en vertu de l'acte 33 Vict., chap. 4.
26	SUCRE :—Réponse à ordre ; état donnant la quantité de sucre expédiée d'Halifax par la voie de l'Intercolonial à aucuns points en Canada, pendant les années expirant le 31 décembre 1878 et le 11 mars 1880 respectivement, et les tarifs imposés pour le voiturage.
27.....	BANQUES :—Liste des actionnaires des diverses banques du Canada. (*Pas imprimée.*)
28.....	RECENSEMENT :—Rapport du travail fait et des deniers dépensés au sujet du prochain recensement. (*Pas imprimé.*)
29.....	CANAL LACHINE :—Réponse à ordre ; correspondance d'ingénieurs au sujet du récent accident survenu sur la section 11 du canal Lachine, actuellement sous contrat. (*Pas imprimée.*)
30.....	GARANTIES ET SÉCURITÉS :—Etat détaillé des garanties et sécurités enregistrées dans le département du secrétaire d'Etat du Canada. (*Pas imprimée.*)
31.....	TABAC CANADIEN :—Réponse à ordre ; état donnant les noms et le domicile des personnes qui, depuis le premier de mai 1880, ont obtenu des licences pour la fabrication de tabac cultivé en Canada. (*Pas imprimée.*)
31*a*.....	Réponse à ordre ; état faisant connaître le montant du revenu perçu sur le tabac canadien pour l'année expirée le 31 décembre 1880. (*Pas imprimée.*)

Nos

32..... COMMISSIOF GÉOLOGIQUE :—Rapport des opérations, par Alfred R. C. Selwyn, F.R.S., F.G.S., directeur, pour l'année 1878-79. (*Pas ré-imprimé comme document de la session.*)

33..... MAJOR C. WILSON :—Réponse à ordre ; correspondance échangée entre le major C. Wilson, du 33e bataillon, et le ministre de la milice, relativement au remboursement de certains droits d'entrée payés sur carabines importées pour l'usage de l'association de tir à la cible du 33e bataillon. (*Pas imprimée.*)

34..... HAVRE DE REFUGE DE RONDEAU :—Réponse à ordre ; état donnant les noms des personnes qui ont présenté des soumissions en vue d'exécuter les travaux pour lesquels des annonces ont été publiées cette année touchant l'amélioration du havre de refuge à Rondeau. (*Pas imprimée.*)

35..... STATUTS :—Rapport officiel de la distribution des statuts du Canada, 43 Victoria, seconde session du quatrième parlement, 1880. (*Pas imprimé.*)

36 ..... CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Réponse à ordre ; correspondance, rapports et autres documents concernant la réclamation de M. Patrick Ultican, de Belledune, comté de Ristigouche, pour dommages causés à sa ferme par suite d'inondations ou autre cause se rapportant au chemin de fer Intercolonial. (*Pas imprimée.*)

36*a*..... Réponse à ordre ; correspondance concernant la vente du foin dans le comté de King, Nouveau-Brunswick, le long de l'Intercolonial. (*Pas imprimée.*)

36*b*..... Réponse à ordre ; correspondance, preuve et sentence arbitrale de M. Simard, arbitre officiel, dans l'affaire de Lucien Morin, Antille, et de plusieurs autres personnes de la paroisse de Saint-Roch-des-Aulnets, comté de l'Islet, qui réclament une indemnité du gouvernement pour des fosses d'emprunt faites sur leurs terres, pour l'Intercolonial. (*Pas imprimée.*)

36*c*..... Réponse à ordre ; copie des avis concernant la vente du foin le long de l'Intercolonial ; le nom des soumissionnaires, etc. (*Pas imprimée.*)

36*d*..... Réponse à ordre ; documents et comptes se rapportant à une réclamation faite par G. A. Girouard pour une prétendue fourniture de traverses pour l'Intercolonial, pour laquelle un paiement de $2,640 paraît avoir été fait par mandat spécial.

36*e*. ... Réponse à ordre ; instructions données à Collingwood Schreiber, écr., ingénieur civil, au sujet des enquêtes qu'il a faites, ou qui lui restent à faire, contre certains employés sur la division nord du chemin de fer Intercolonial ; aussi au sujet des démissions et destitutions d'employés, sur la même division du chemin de fer. (*Pas imprimée.*)

36*f*. ... Réponse (en partie) à ordre ; état donnant les noms des différents employés sur le chemin de fer Intercolonial, dans les provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, leur âge, leur nationalité, à quelle croyance religieuse ils appartiennent, leur résidence, le montant actuel de leur salaire annuel, etc. ; aussi un état donnant les noms des différents employés de l'Intercolonial qui ont cessé d'être employés sur le chemin de fer depuis le 18 octobre 1878. (*Pas imprimée.*)

36*g*. ... Réponse à ordre ; décision des arbitres du Canada au sujet de la réclamation du nommé Alexander Forbes pour clôturage sur la ligne de l'Intercolonial, pour laquelle un paiement de $172.18 paraît avoir été fait par mandat spécial. (*Pas imprimée.*)

36*h* .... Réponse à ordre ; contrat passé entre le gouvernement et Denis Coholan, en date du 18 janvier 1877, et cette partie du devis concernant la dimension et le nombre de bacs employés avec les bateaux dragueurs faisant le curage au terminus en eau profonde du chemin de fer Intercolonial, à Saint-Jean, N.-B. (*Pas imprimée.*)

36*i*..... Réponse à ordre ; copie du contrat de Thomas B. Smith, pour clôturage sur la ligne de l'Intercolonial en 1871 et 1872, pour lequel un paiement de $1,894 50 a été fait par mandat spécial. (*Pas imprimée.*)

36*j*..... Réponse à ordre ; contrats passés depuis le 1er février 1877, pour travaux de curage au terminus en eau profonde du chemin de fer Intercolonial, à Saint-Jean, N.-B. (*Pas imprimée.*)

Nos

36*k*. ... CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Réponse à ordre ; rapport de l'exploration faite en 1880, en vue de la construction d'un embranchement au chemin de fer Intercolonial, pour amener de Saint-Michel ou de Saint-Charles le terminus à Saint-Joseph-de-Lévis. (*Pas imprimée.*)

36*l*..... Réponse à ordre ; état faisant connaître les réclamations des entrepreneurs et autres, se rattachant à la construction de l'Intercolonial, qui ont été présentées, ou sur lesquelles il a été fait rapport, depuis le rapport en date du 27 novembre 1880, fait par F. Shanly, écr.

36*m* ... Réponse à adresse ; arrêtés du conseil concernant les réclamations présentées, depuis le 1er janvier 1880, par des entrepreneurs du chemin de fer Intercolonial ; aussi, copie de toutes instructions adressées à M. Shanly à ce sujet.

36*n* .... Réponse à ordre ; état donnant le chiffre et la nature des réclamations faites par des entrepreneurs de l'Intercolonial depuis son achèvement ; les cas dans lesquels un règlement a été obtenu ; aussi, les rapports de MM. Sandford Fleming, C. Schreiber et Brydges, dans chaque cas.

MATIÈRES DU VOLUME N° 9.

37..... BUREAU DE POSTE DE PARKHILL :—Réponse à ordre ; copie de la preuve faite, cette année, devant l'inspecteur des postes, au sujet des affaires du bureau de poste de Parkhill. (*Pas imprimée.*)

38..... POISSON SALÉ :—Réponse à ordre ; états transmis au ministère du revenu de l'intérieur par l'inspecteur ou les sous-inspecteurs du poisson salé, du comté de Shelburne ; aussi un état des droits perçus par ces fonctionnaires. (*Pas imprimée.*)

39..... POIDS ET MESURES, NOMINATIONS ET DESTITUTIONS :—Réponse à ordre ; nominations et destitutions faites sous l'autorité de l'acte des poids et mesures, depuis le 1er juillet 1879 jusqu'à date, et les motifs de telles destitutions, s'il en est ; et les recettes et dépenses, en vertu du dit acte.

39*a* .... Réponse à ordre ; correspondance concernant la réclamation de Théotime Blanchard, ci-devant inspecteur des poids et mesures pour les comtés de Gloucester et Ristigouche, N.-B., pour qu'on lui rembourse cette partie de son salaire qui a été retenue à titre de contribution au fonds de retraite. (*Pas imprimée.*)

39*b*..... Réponse à ordre ; accusations portées contre Horatio N. Tabb, ci-devant sous-inspecteur des poids et mesures ; preuve faite à l'enquête instituée au sujet des dites accusations, et verdict rendu par l'officier chargé de faire l'enquête. (*Pas imprimée.*)

39*c*..... Réponse à ordre ; état faisant connaître les recettes et dépenses de la division des poids et mesures du ministère du revenu de l'intérieur ; aussi, les comptes détaillés de tous les instruments achetés pour l'usage de cette division, et des dépenses de deux voyages en Angleterre faits par le commissaire du revenu de l'intérieur. (*Pas imprimée.*)

40..... MINERAI DE FER ET D'OR :—Réponse à ordre ; minerais de fer et d'or exportés de Belleville ou du comté d'Hastings au cours de l'année dernière. (*Pas imprimée*).

41..... BÉTAIL EXPORTÉ :—Réponse à ordre ; état comparatif du nombre de bestiaux et de moutons exportés du Canada en Angleterre, pendant les années 1879 et 1880.

42..... LIMITES A BOIS, QUÉBEC :—Réponse à adresse ; correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et celui de Québec, relativement aux limites de bois situées au nord de la frontière de la province de Québec. (*Pas imprimée*).

43..... INSPECTION DU HARENG FUMÉ :—Réponse à ordre ; correspondance échangée entre le ministère du revenu de l'intérieur et la Chambre de Commerce d'Halifax au sujet du droit imposé pour l'inspection du hareng fumé. (*Pas imprimée.*)

44 ..... GUIDES, TERRITOIRE DU N.-O. :—Réponse à adresse ; état faisant connaître les noms et la nationalité de tous les guides (*Land guides*) dans la province du Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, et le salaire ou indemnité payé à chacun ; aussi, un état détaillé du coût ou des dépenses se rattachant à cette branche du service public.

Nos

45..... APPROVISIONNEMENTS POUR LA POLICE A CHEVAL :—Réponse à ordre ; annonces demandant des soumissions pour la fourniture des approvionnements requis pour la police à cheval et pour les Sauvages, et copie des soumissions présentées en réponse à telles annonces. (*Pas imprimée.*)

46..... COURS SUPRÊME ET DE L'ECHIQUIER :—Réponse à adresse ; états détaillés des jugements rendus par la Cour Suprême et la Cour de l'Echiquier, depuis le 1er jour de janvier dernier, le chiffre des réclamations et le montant des frais dans chaque cas.

47..... UNIVERSITÉ LAVAL :—Réponse à adresse ; correspondence et mémoire adressés par l'honorable ministre de la justice à l'honorable secrétaire d'Etat pour les colonies, depuis le mois de janvier 1879 jusqu'à ce jour, relativement à la modification de la charte royale accordée à l'Université Laval de Québec.

47*a*..... Réponse à adresse demandant les documents suivants :—

1. Le projet d'une nouvelle charte proposée pour l'Université Laval, lequel a été transmis en Angleterre avec une pétition de l'archevêque et des évêques ;
2. La réponse du secrétaire des colonies à cette pétition, ainsi que tous les autres documents relatifs à la question de l'Université Laval ;
3. La pétition et l'exposé de faits de l'Ecole de Médecine et de Chirurgie de Montréal," qui ont été enregistrés au bureau de l'honorable secrétaire d'Etat pendant le mois actuel. (*Pas imprimée comme document de la session.*)

48 ..... RIVIÈRE THAMES :—Réponse à ordre ; copie de tous relèvements de la rivière Thames entre Chatham et la cité de London, et de tous rapports faits depuis la dernière session en vue d'améliorer la navigation de cette rivière. (*Pas imprimée.*)

49..... CHEMIN DE FER DE L'ILE, C.-B. :—Réponse à adresse ; correspondance échangée avec le gouvernement de la Colombie-Anglaise, ou avec toutes personnes dans cette province, concernant le chemin de fer de l'Ile. (*Pas imprimée.*)

50..... NAUFRAGES, EAUX DE L'INTÉRIEUR :—Réponse à adresse ; correspondance échangée entre sir Edward Thornton et le secrétaire d'Etat des Etats-Unis au sujet des naufrages et du remorquage dans les eaux de l'intérieur.

51..... ACHAT DE LOCOMOTIVES :—Réponse à ordre ; état donnant le nombre de locomotives ou autre matériel roulant achetés durant l'année par le gouvernement, en vertu de contrats ou autrement, les localités où ils ont été fabriqués et achetés, et les prix payés.

52..... CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT :—Réponse à ordre ; correspondance échangée entre des particuliers résidant à Chicago et le ministère des travaux publics ou celui des chemins de fer et canaux, au sujet de la construction du canal de la vallée de la Trent. (*Pas imprimée.*)

53..... SHELBURNE, GARDE-PÊCHE DE :—Réponse à ordre ; Etat des amendes imposées par le garde-pêche du comté de Shelburne, à qui imposées et pour quelle contravention. (*Pas imprimée.*)

54..... STATISTIQUE DES PÊCHERIES :—Réponse à ordre ; instructions adressées par le ministère de la marine et des pêcheries à ses officiers dans tout le Canada, pour les guider dans le recueil de la statistique relative au rendement annuel des pêcheries. (*Pas imprimée.*)

55..... ALLOCATION DE RETRAITE DES JUGES :—Réponse à adresse ; état donnant le nombre des charges de juges dans chaque province à l'époque de la Confédération, dont les titulaires se trouvaient aux termes de la loi, avoir droit dans certains cas à des pensions de retraite, et le nombre de juges dans chaque province qui recevaient à cette époque telles pensions de retraite ; aussi, un état semblable pour chaque année depuis la Confédération.

56..... TRAVAUX JUDICIAIRES, QUÉBEC :—Réponse à adresse ; mémoires et correspondance concernant le partage des travaux judiciaires dans la province de Québec.

57..... MAJOR GÉNÉRAL LUARD :—Réponse à adresse ; correspondance échangée avec le gouvernement impérial au sujet de la nomination du major général Luard comme officier commandant la milice du Canada. (*Pas imprimée.*)

58 ..... CANAL DE WILLIAMSBURGH :—Réponse à ordre ; rapport d'ingénieur établissant ce que coûterait l'augmentation de capacité du canal de Williamsburgh. (*Pas imprimée.*)

59..... MOUTURE DU BLÉ EN ENTREPÔT :—Réponse à adresse ; arrêtés du conseil et règlements officiels concernant la mouture du blé en entrepôt, en Canada, depuis le 14 mars 1879.

59*a*..... Réponse à ordre ; état donnant les noms de toutes les personnes qui ont importé du blé dans le but de le moudre en entrepôt ; aussi, un état donnant la quantité de farine exportée par chacune des dites personnes.

Nos

60..... E. V. BODWELL :—Réponse à adresse ; correspondance et autres documents sur lesquels a été basée la commission nommée dans le cas de M. E. V. Bodwell, alors surintendant du canal Welland ; aussi, copie de tous documents se rattachant au transfert de M. Bodwell dans la Colombie Anglaise. (*Pas imprimée.*)

61..... TARIF POUR LE TRANSPORT DU GRAIN *viâ* HALIFAX :—Réponse à ordre ; correspondance au sujet du tarif pour le transport du grain en Angleterre *viâ* Halifax, ou se rapportant en quelque manière à la question du transport du grain ou autres produits par le chemin de fer Intercolonial et par steamers ou autres navires, du port d'Halifax en Angleterre.

61*a* .... Réponse supplémentaire à ordre ; correspondance entre le ministère des chemins de fer et canaux et les propriétaires de steamers, au sujet du tarif pour le transport du grain en Angleterre *viâ* Halifax.

62..... FER POUR PONTS :—Réponse à ordre ; état de la quantité et de la valeur des matériaux en fer pour ponts et des ponts en fer importés des Etats-Unis et déclarés aux douanes du Canada, et le droit perçu sur ces articles depuis le 1er janvier 1875 jusqu'au 15 décembre 1880, et indiquant tous les cas dans lesquels les articles ont été saisis pour évaluation trop basse. (*Pas imprimée*).

63 ..... REMISES DE DROITS :—Réponse à ordre ; état de toutes réclamations faites depuis le 14 mars 1879 pour remise de droits sur des articles fabriqués pour l'exportation, donnant les noms des personnes qui ont fait ces réclamations, et les articles pour lesquels la remise a été demandée. (*Pas imprimée*)

64..... EVALUATION DE MARCHANDISES, DOUANES :—Réponse à ordre ; instructions relatives à l'évaluation de marchandises adressées aux officiers de douane, et tous règlements faits sous l'autorité de la section 10, chap. 15, 42 Vic , concernant les évaluations. (*Pas imprimée.*)

65..... PÉNITENCIER :—Rapport du ministre de la justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'année expirée le 30 juin 1880.

66 ..... CHARYBDIS :—Message ; correspondance relative au don généreux fait par le gouvernement de Sa Majesté au gouvernement canadien de la corvette à vapeur "Charybdis," dans le but d'en faire un vaisseau-école.

67..... EMIGRATION, *via* SARNIA ET WINDSOR :—Réponse à ordre ; nombre de personnes qui sont passées du Canada aux Etats-Unis par la voie de Sarnia et de Windsor, depuis le 1er janvier 1880 ; aussi, un état du nombre de personnes qui sont venues des Etats-Unis en Canada, par la voie de Windsor et de Sarnia. (*Pas imprimée*).

68..... EMIGRATION, D'IRLANDE AU NORD-OUEST :—Message ; ordre en conseil proposant d'assister l'émigration de l'Irlande au Manitoba et au Nord-Ouest, et copie de la dépêche de Son Excellence le gouverneur général transmettant cet ordre.

69..... ASSOCIATION CO-OPÉRATIVE :—Réponse à adresse ; correspondance échangée entre le ministère des douanes et le percepteur du port de Montréal, concernant les rapports de ce dernier avec l'Association co-opérative ; aussi, copie de tous ordres et règlements du département se rapportant aux officiers de douanes dans de pareil cas. (*Pas imprimée*)

70..... CHEMIN DE FER DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN :—Réponse à ordre ; rapport de A. L. Light, écuier, ingénieur en chef, de la province de Québec, concernant le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean et la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean. (*Pas imprimée, le rapport supplémentaire étant une copie revisée.*)

70*a*.. .. Réponse supplémentaire à ordre ; rapport de A. L. Light, écuier, ingénieur en chef de la province de Québec, concernant le chemin de fer de Québec au lac St-Jean et la compagnie du chemin de fer de Québec au lac St-Jean.

71..... CHEMIN DE FER DE L'ILE DU P.-E :—Réponse à adresse (Sénat) ; correspondance relative à l'accident arrivé au mois d'août dernier sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard entre les stations d'York et de Suffolk ; aussi un état du nombre des nouvelles traverses posées sur le dit chemin de fer depuis l'accident dont il s'agit, avec indication du coût de ces traverses. (*Pas imprimée comme document de la session.*)

72..... SERVICE DE SAUVETAGE :—Réponse à ordre ; correspondance concernant la création d'un service de sauvetage dans les eaux de l'intérieur du Canada. (*Pas imprimée.*)

Nos

73 ..... FRONTIÈRES, ONTARIO ET QUÉBEC :—Réponse à adresse ; correspondance entre le gouvernement du Canada et les autorités impériales au sujet de questions se rapportant aux limites des provinces d'Ontario et de Québec. (*Pas imprimée.*)

74 ..... RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS :—Réponse à ordre ; rapport de l'ingénieur qui a fait des relèvements hydrographiques en 1880, dans la rivière Saint-François, comté de Yamaska. (*Pas imprimée.*)

75 ..... EXPOSITION DE PARIS :—Réponse à ordre ; rapport des délégués canadiens à l'exposition de Paris.

75*a* .... Etat donnant les noms, etc., de toutes personnes nommées par le gouvernement fédéral en qualité de commissaires, etc., ou en rapport avec la section canadienne de l'exposition de Paris tenue en 1878, ainsi que le détail de tous deniers payés à chacune d'elles à titre d'appointements. Aussi un état détaillé des sommes dépensées pour frais de subsistance.

76 ..... AIDE AUX IRLANDAIS :—Réponse à adresse ; correspondance échangée entre le gouvernement canadien et les autorités impériales au sujet de l'application de cent mille piastres votées lors de la dernière session par le parlement fédéral pour venir en aide aux Irlandais menacés de famine.

77 ..... BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉPULTURES :—Etat des baptêmes, mariages et sépultures dans certains districts de la province de Québec, pour l'année 1880. (*Pas imprimée.*)

78 ..... TRADUCTEURS FRANÇAIS :—Etat donnant les noms de toutes les personnes employées comme traducteurs français permanents et comme traducteurs français pendant la session, depuis le 1er janvier 1874 jusqu'au 1er février 1880, et les appointements de chacun d'eux respectivement. (*Pas imprimé.*)

78*a* .... Etat donnant les noms de toutes les personnes employées comme traducteurs français additionnels, traduisant à la page, pendant la dernière session du parlement fédéral. (*Pas imprimé.*)

78*b* ..... Réponse à ordre ; correspondance relative à la division du département ou bureau de la traduction française, afin d'avoir un bureau spécial pour la traduction des lois du Canada. (*Pas imprimée.*)

79 ..... MAGISTRATS DE POLICE :—Réponse à adresse ; correspondance relative au droit des administrations locales de nommer des magistrats de police, des juges de paix et des inspecteurs de licences. (*Pas imprimée.*)

80 ..... RECETTES ET DÉPENSES :—Etat des recettes et dépenses, du 1er au 10 février 1881, et du 1er juillet 1880 au 10 février 1881. (*Pas imprimé.*)

81 ..... PHARE FLOTTANT DE LA TRAVERSE (en bas) :—Réponse à ordre ; correspondance au sujet du bois fourni au département de la marine pour le phare flottant de la Traverse, en bas, pendant l'été dernier, et le prix payé pour ce bois, etc. (*Pas imprimée.*)

82 ..... MAJOR GÉNÉRAL LUARD :—Réponse à adresse ; correspondance relative à la nomination du major général Luard, et copie de toutes plaintes faites au sujet de la gestion des affaires de la milice par le dit Luard. (*Pas imprimée.*)

83 ..... MINERAI D'ARGENT :—Réponse à ordre ; état donnant le nombre de tonnes de minerai d'argent exporté d'Ontario durant les cinq dernières années. (*Pas imprimée.*)

84 ..... NAUFRAGES DANS LES EAUX CANADIENNES :—Réponse à adresse ; informations recueillies au sujet des naufrages dans les eaux canadiennes, plus particulièrement sur les bords des lacs Erié, Ontario et Huron et des rivières Sainte-Claire et Détroit. Aussi, un état des sommes dépensées pour recueillir ces informations, et à qui elles ont été payées. (*Pas imprimée.*)

85 ..... SAUVAGES, T. N. O :—Réponse à ordre ; état faisant connaître quelles sont les parties des territoires du Nord-Ouest, où il y a eu "manque absolu" des approvisionnements ordinaires qui servent à la subsistance des sauvages ; combien de sauvages se sont trouvés, par suite de ce manque d'approvisionnements, dépendre du département des sauvages pour leur subsistance. (*Pas imprimée.*)

85*a*. ... Réponse à ordre ; correspondance relative à la destitution d'aucun agent des sauvages ou autre fonctionnaire faisant partie de l'administration des affaires des sauvages dans les territoires du Nord-Ouest. (*Pas imprimée.*)

Nos

85*b*..... SAUVAGES, T.N.O. :— Réponse à ordre ; état indiquant quel progrès a été fait dans l'arpentage des réserves des sauvages en vertu de l'autorité de l'acte des Sauvages de 1880. (*Pas imprimée.*)

85*c*..... Réponse à ordre ; état faisant connaître les noms et la nationalité de chacun des instructeurs des Sauvages dans les territoires du Canada ; le salaire ou l'indemnité payé à chacun d'eux. Aussi un état des dépenses se rattachant à l'instruction des dits sauvages. (*Pas imprimée.*)

86..... LIMITES À BOIS, TERRITOIRES DU NORD-OUEST :—Réponse à adresse ; état mentionnant les diverses limites de bois (*timber limits*) concédés à des particuliers dans les territoires du Nord-Ouest et Kéwatin, et les noms des concessionnaires.

87 ..... ARPENTEURS FÉDÉRAUX :—Réponse à ordre ; état indiquant les noms des différents arpenteurs fédéraux qui, depuis 1873 jusqu'au 15 décembre 1880, ont été employés aux arpentages sur les terres publiques ailleurs que dans leurs différentes provinces respectives, leur âge, etc., avec un résumé indiquant, par province et par nationalité, le nombre d'arpenteurs qui travaillent dans la Colombie-Britannique, le Manitoba et le Nord-Ouest. (*Pas imprimée.*)

88 ..... ESTIMATIONS, DÉPART. DE L'INTÉRIEUR ET DÉPART. DES AFFAIRES DES SAUVAGES :—Estimation des sommes requises pour le ministère de l'intérieur pour l'exercice 1881-82, et une estimation semblable pour le départ. des affaires des Sauvages.

89..... PROJET DE LOI ACCORDANT UNE PRIME D'ENCOURAGEMENT POUR LES NAVIRES CONSTRUITS EN FRANCE ;—Réponse à adresse ; correspondance au sujet du projet de loi accordant une prime d'encouragement pour les navires construits en France, qui a été passé par la Chambre des députés, et qui est actuellement sous la considération du Sénat français. (*Pas imprimée.*)

90..... S. P. TUCK :—Correspondance relative aux dettes contractées pour main-d'œuvre et matériaux par S. P. Tuck, comme entrepreneur des travaux d'agrandissement du canal Saint-Pierre au Cap-Breton. (*Pas imprimée.*)

91..... CANAL BEAUHARNOIS :—Réponse à ordre ; état indiquant la date de la nomination de Thomas Brossoit dit Bourguignon, comme payeur et percepteur sur le canal de Beauharnois, ainsi que le montant de toutes ses dépenses contingentes. (*Pas imprimée.*)

91*a*.... Réponse à ordre ; copie des différents baux accordés par le gouvernement à différentes personnes ou compagnies pour l'usage de pouvoirs d'eau et pour certains privilèges, relativement à la construction de quais ou hangars sur le canal Beauharnois. (*Pas imprimée.*)

91*b*..... Réponse à ordre ; rapport de H. Parent, ingénieur, concernant le changement de pont sur l'écluse du canal de Beauharnois, à Valleyfield. (*Pas imprimée.*)

91*c*..... Réponse à ordre ; rapport de H. Parent, ingénieur, concernant le fermage de certain terrain sur la rive nord du canal de Beauharnois, à Valleyfield. (*Pas imprimée.*)

91*d*.... Réponse à ordre ; montant des péages perçus sur le canal Beauharnois, chaque année depuis 1872 jusqu'à date. (*Pas imprimée.*)

91*e*..... Réponse à ordre ; rapports faits par Antoine Dosithé Danis, en qualité de percepteur et payeur sur le canal de Beauharnois, soumis par lui aux ministères du revenu de l'intérieur, des travaux publics et des chemins de fer et canaux. (*Pas imprimee.*)

92..... HAVRE DE NEW CARLISLE :—Réponse à ordre ; rapport de l'ingénieur qui a fait le relevé hydrographique du havre de New-Carlisle en 1880. (*Pas imprimée.*)

93 ..... PASSAGE DE LA RESTIGOUCHE :—Réponse à ordre ; correspondance relative à l'émission d'une licence en faveur de M. James Quinn pour le passage de la rivière Ristigouche, entre Cross Point, dans la province de Québec, et Campbellton, dans celle du Nouveau-Brunswick. (*Pas imprimée.*)

94 ..... BUREAU D'ENREGISTREMENT DE MONTRÉAL :—Réponse à adresse ; correspondance depuis le 1er janvier 1875, relative à la division du bureau d'enregistrement de Montréal et à la réclamation formulée en conséquence par G. H. Ryland, écuier, s'appuyant sur un arrangement conclu entre lui et le lord haut-commissaire de Sa Majesté de la part du gouvernement impérial, en l'année 1841. (*Pas imprimée comme document de la session.*)

94*a* .... Réponse supplémentaire à adresse ; correspondance échangée entre le gouvernement impérial, le gouvernement fédéral et le gouvernement de Québec, depuis le 1er janvier 1875, relativement à la division du bureau d'enregistrement de Montréal et à la réclamation formulée en conséquence de cette division par G. H. Ryland, écuier. (*Pas imprimée comme document de la session.*)

Nos

95..... SERVICE POSTAL, RIVE NORD :—Réponse à ordre ; documents et correspondance concernant l'adjudication du dernier contrat pour le service postal sur la rive nord entre Little Current et Sault-Sainte-Marie. (*Pas imprimée.*)

96..... M. LESUEUR ;—Réponse et réponse supplémentaire ; rapport concernant la mise à la retraite de M. LeSueur, ci-devant du ministère des postes. (*Pas imprimée.*)

97..... POLICE FÉDÉRALE :—Etat de la dépense de la police fédérale pendant l'année 1880, conformément à l'acte 31 Vict., chap. 3, sec. 6. (*Pas imprimé*)

98..... MESURES LÉGISLATIVES SUR LA SANTÉ PUBLIQUE :—Copie de toutes résolutions de conventions médicales demandant l'adoption de mesures législatives sur la santé publique.

99..... PERMIS DE PÊCHE, LACS HURON ET SUPÉRIEUR :—Réponse à ordre ; permis pour fonds de pêche sur les lacs Huron et Supérieur, pendant les deux dernières années. (*Pas imprimée.*)

99*a*..... Réponse à ordre ; correspondance relative aux patentes émises pendant les quatre dernières années, pour des fonds de pêche à Killarney et les environs, dans le district d'Algoma. (*Pas imprimée.*)

100..... BRISE-LAMES DE SHIPPÉGAN :—Réponse à ordre ; rapports d'ingénieurs ou autres concernant les réparations faites à la digue ou au brise-lames de Shippigan, N.-B., en 1880. (*Pas imprimée.*)

101..... GRADUÉS DU COLLÈGE MILITAIRE :—Réponse à ordre ; état faisant connaître les noms des gradués du collège militaire qui ont obtenu des certificats de première classe, et de ceux qui ont obtenu des certificats de seconde classe lors du dernier examen annuel ; les noms de ceux qui sont entrés dans l'armée anglaise ; les noms de ceux qui ont été employés par le gouvernement canadien ; et les noms de ceux qui ont quitté le Canada pour aller se fixer aux Etats-Unis. (*Pas imprimée.*)

102..... CHEMIN DE FER DU CAP TOURMENTE ET DU CAP TRAVERSE :—Réponse à ordre ; correspondance échangée pendant les deux dernières années concernant l'établissement de voies ferrées pour relier l'Intercolonial au Cap Tourmente, dans le comté de Westmoreland, et le cap Traverse, dans l'Ile du Prince-Edouard, au chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. (*Pas imprimée.*)

103..... RECENSEMENT :—Réponse à ordre ; état donnant le nombre de personnes inscrites lors du dernier recensement, bien qu'elles fussent absentes de la localité où leurs noms ont été enregistrés ; le dit état devant mentionner séparément chaque province, et faire la différence entre les personnes que l'on prétendait être temporairement absentes. Aussi un état faisant connaître les moyens (si aucuns) à prendre, pendant le prochain recensement, pour obtenir les renseignements suggérés par la présente motion, (*Pas imprimée.*)

103*a*..... Réponse à ordre ; liste donnant les noms des divers officiers chargés de faire le prochain recensement, et mentionnant la fonction assignée à chacun d'eux, et le district pour lequel il est nommé. (*Pas imprimée.*)

103*b*..... Réponse à ordre ; copie de toutes instructions écrites et de toutes formules préparées pour l'usage de chacun des officiers qui ont fait le recensement en 1871, et des renseignements analogues sur les instructions se rapportant au recensement de 1881. (*Pas imprimée.*)

104..... COMMISSION D'HALIFAX :—Réponse à adresse ; correspondance échangée entre Son Excellence le gouverneur général et le professeur Henry Y. Hinds, au sujet d'une statistique soumise à la "Commission de Halifax," instituée sous l'autorité du traité de Washington. (*Pas imprimée.*)

104*a*..... Correspondance relative à une prétendue falsification de certaines données statistiques présentées comme partie de la cause anglaise, à la Commission des Pêcheries qui a siégé à Halifax en 1877 ; aussi copie de tout rapport fait par le commissaire des pêcheries sur cette prétendue falsification. (*Pas imprimée.*)

105..... TERRITOIRES DU N.-O., NOUVEAUX NOMS :—Réponse à ordre ; correspondance concernant la substitution de noms nouveaux aux noms anciens et historiques dans les territoires du Nord-Ouest, plus particulièrement le long de la route du chemin de fer du Pacifique. (*Pas imprimée.*)

106..... SQUATTERS, POINTE PELÉE :—Réponse à ordre ; correspondance concernant les droits des squatters établis sur les réserves navales à la Pointe-Pelée, dans le comté d'Essex. (*Pas imprimée.*)

107..... PUBLICITÉ ET ABONNEMENTS :—Réponse à ordre ; état détaillé des dépenses encourues pendant les années 1878 et 1879 pour la publication d'annonces du gouvernement. (*Pas imprimée.*)

Nos

108..... J. B. Eager:—Réponse à ordre ; état détaillé des sommes d'argent qui ont été payées à J. B. Eager, ci-devant commis dans le bureau de poste de Hamilton, depuis la date de sa mise à la retraite ; aussi, correspondance relative à la mise à la retraite du dit J. B. Eager, et le motif de cette mise à la retraite. (*Pas imprimée.*)

109..... Immigration, Manitoba :—Réponse à ordre ; état mentionnant le chiffre des immigrants qui se sont rendus dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest pendant l'année expirée le 31 octobre 1880 ; le nombre de personnes qui ont acheté des terres, et de celles qui ont acquis des *homesteads* et des droits de pré-emption ; le nombre d'acres de terre vendus. (*Pas imprimée.*)

110..... Frais de voyage :—Réponse à ordre ; détail des dépenses encourues par les différents membres du gouvernement ou toutes autres personnes qui ont été envoyés en Angleterre, ou ailleurs, par le gouvernement, depuis le 1er novembre 1878 jusqu'à date.

110*a* .... Réponse à ordre ; état des dépenses encourues par des membres du gouvernement et des personnes au service du gouvernement, envoyés en Angleterre, ou ailleurs, pour affaires du gouvernement, depuis le 1er janvier 1874 jusqu'au 1er octobre 1878.

111..... Deniers payés à la Cie de la B. d'Hudson :—Réponse à ordre ; état détaillé des deniers payés à la Cie de la Baie d'Hudson par les différentes branches de l'administration, depuis la cession de son territoire au Canada. (*Pas imprimée.*)

111*a* .... Réponse à adresse ; correspondance échangée avec la Cie de la Baie d'Hudson ou toute personne agissant en son nom, concernant le quart sud-est et la moitié nord de la section 7 du canton n° 17, rang 20, à l'ouest de la première grande méridienne, et tous documents, etc., concernant la concession du dit territoire à la compagnie. (*Pas imprimée.*)

111*b*..... Réponse à adresse ; correspondance adressée au gouvernement depuis la dernière session du parlement, concernant la navigation de la Baie d'Hudson. (*Pas imprimée.*)

112 ..... Jardin du Chateau, Québec :—Réponse à ordre ; documents qui ont été adressés au gouvernement en faveur de la réclamation faite par Henry A. P. Holland pour obtenir possession du jardin du Château, à Québec. (*Pas imprimée*)

MATIÈRES DU VOLUME N° 10.

113..... Commission du service civil :—Rapport de la commission du service civil, et annexe contenant les témoignages.

114..... Bureau de poste, Sorel :—Réponse à adresse ; correspondance échangée entre le gouvernement et Michel Mathieu, écr., avocat, M.P.P., relativement à l'achat d'une propriété pour l'établissement d'un bureau de poste en la ville de Sorel. (*Pas imprimée.*)

115..... Boîtes aux lettres du bureau de poste, Montréal :—Réponse à ordre ; état faisant connaître le nombre des boîtes, tiroirs et casiers non loués avant l'augmentation du loyer, et le nombre de ceux non loués depuis la dite augmentation. (*Pas imprimée.*)

116..... Port de Wiarton ;—Réponse à ordre ; copie du rapport de l'ingénieur qui a fait un relèvement du port de Wiarton. (*Pas imprimée.*)

117..... Riz et poudre, Col.-Brit. :—Réponse à ordre ; état faisant connaître tous les droits perçus sur le riz et la poudre importés dans la province de la Colombie-Britannique pendant la dernière année. (*Pas imprimée.*)

118 ..... Houille importée :—Réponse à ordre ; état donnant la quantité de houille importée en Canada depuis le 30 juin dernier, et le droit perçu sur la dite houille. (*Pas imprimée.*)

119..... Lac Manitoba :—Réponse à ordre ; rapports faits depuis la dernière session, concernant le niveau actuel de l'eau dans le lac Manitoba, et ce qu'il en coûterait pour l'abaisser. (*Pas imprimée*)

120..... Compte-rendu officiel des débats, C. des C :—Etat détaillé du coût réel chaque année, du compte-rendu officiel des débats, pour les quatre dernières années, ainsi qu'un état en détail des montants payés, chaque année, pour ce service. (*Pas imprimée.*)

Nos

121..... PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT-DE-PAUL :—Réponse à adresse ; correspondance au sujet de la direction et de l'administration du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, depuis le 1er janvier 1880. (*Pas imprimée.*)

122..... POINTE SAINT-PIERRE-LES-BECQUETS :—Réponse à ordre ; documents se rapportant aux améliorations à faire sur les battures du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis la pointe Saint-Pierre-les-Becquets, ainsi que des rapports et des plans des ingénieurs du gouvernement sur ces travaux. (*Pas imprimée.*)

123..... CIE ANGLO-CANADIENNE DE PRÊTS ET DE PLACEMENTS :—Etat des affaires et une liste des actionnaires de la Cie anglo-canadienne de Prêts et de Placements (à responsabilité limitée), à la date du 31 décembre 1879, en conformité de l'acte 43 Victoria, chap. 53. (*Pas imprimée.*)

124..... PONT DE LA CHAUDIÈRE :—Réponse à ordre ; état indiquant la valeur imposable du fer importé pour la construction du pont de la Chaudière, telle que déclarée en douane, le montant ajouté à cette valeur par l'estimateur ou le percepteur du port d'Ottawa, les noms des négociants nommés comme estimateurs sous l'autorité de la sec. 45, chap. 10, 40 Vic., et qui ont été chargés de l'estimation finale. (Le dit état est aussi en réponse à un ordre de la Chambre du 20 décembre dernier, pour copie de toute correspondance relative à la saisie ou à l'évaluation des matériaux en fer destinés au pont du chemin de fer construit sur la Chaudière, et les résultats de telle évaluation, s'il en est.)

125..... TOILE CIRÉE POUR FENÊTRES :—Réponse à ordre ; état donnant le nombre de verges de toile cirée pour rideaux de fenêtres, importées en Canada pendant les derniers douze mois, et leur valeur totale. (*Pas imprimée.*)

126..... BUREAU DE POSTE, PRESCOTT :—Réponse à ordre ; Correspondance se rattachant au transfert du bureau de poste de Prescott à l'hôtel-de-ville. (*Pas imprimée.*)

127..... PORT DE CASCUMPEC :—Réponse à ordre ; rapport de l'ingénieur sur le relèvement du port de Cascumpec, comté de Prince, Ile du Prince-Edouard, durant l'été de 1880, dans le but d'améliorer le dit port.

128..... MAÎTRE DE POSTE DE VANKLEEK HILL :—Réponse à ordre ; correspondance relative à la démission de Duncan McDonell, ci-devant maître de poste de Vankleek Hill, dans le comté de Prescott ; et toute correspondance échangée entre le maître-général des postes et le nommé McLaurin, maître de poste actuel de Vankleek Hill, touchant sa nomination à la dite charge. (*Pas imprimée.*)

129..... RIVIÈRE YAMASKA :—Réponse à ordre ; rapport de l'ingénieur qui a fait les relevés hydrographiques, en 1880, de la rivière Yamaska, depuis son embouchure jusqu'à la Belle-Pointe, dans les comtés de Bagot et de Saint-Hyacinthe. (*Pas imprimée.*)

130..... LAC ERIÉ, RELÈVEMENTS :—Réponse à ordre ; rapports des relevés hydrographiques faits par feu John Lindsay, écr., I.C., sur la rive nord du lac Erié entre le récif de la Pointe-Pelée et l'embouchure de la rivière Détroit. (*Pas imprimée.*)

131..... PONT TOURNANT, CANAL DE LA BAIE BURLINGTON :—Réponse à adresse ; arrêtés du conseil réglant l'usage du pont tournant pour chemin de fer qui traverse le canal de la Baie Burlington. (*Pas imprimée.*)

132..... MANDATS SUR LA POSTE :—Réponse à ordre ; état donnant le montant d'argent expédié par mandats de poste, en Grande-Bretagne, en Irlande et aux Etats-Unis, pendant l'année 1880, et le coût de ces mandats. (*Pas imprimée.*)

133..... BOSTON, PORT D'HIVER :—Réponse à ordre ; correspondance échangée entre le directeur général des postes et les propriétaires, ou les agents des steamers de la ligne Allan, concernant le choix qu'ils ont fait de Boston pour leur port d'hiver, ou s'y rapportant en quelque manière. (*Pas imprimée.*)

134..... PISCICULTURE, NEWCASTLE :—Réponse à ordre ; état indiquant les frais d'entretien de l'établissement de pisciculture de Newcastle, Ontario, pour l'année 1876 et chacune des années subséquentes, y compris 1880. (*Pas imprimée.*)

135..... BUREAU DE POSTE, DOMINION CITY :—Réponse à ordre ; témoignages pris devant le sous-maître de poste de Winnipeg, pendant l'année courante, au sujet des plaintes graves proférées contre l'administration du bureau de poste de Dominion City. (Cette réponse contient l'information demandée par un ordre semblable en date du 21 février dernier.) (*Pas imprimée.*)

136..... PORT DE TORONTO ;—Réponse à ordre ; rapports faits par des ingénieurs du gouvernement concernant les travaux du port de Toronto, depuis le 1er janvier 1880. (*Pas imprimée.*)

Nos	
137.....	RIVIÈRE NICOLET :—Réponse à ordre ; correspondance relative au creusement de la rivière Nicolet et d'un port de refuge à l'entrée de cette rivière. (*Pas imprimée.*)
138.....	BRISE-LAMES DE SOURIS-OUEST :—Réponse à ordre ; correspondance et rapports d'ingénieurs concernant la construction d'un brise-lames à Souris-Ouest, dans le comté de King, Ile du Prince-Edouard. (*Pas imprimés.*)
139.....	CHEMIN DE FER D'ESQUIMALT À NANAÏMO :—Réponse à ordre ; rapports de J. W. Trutch concernant une voie ferrée entre Esquimalt et Nanaimo et entre Emory et Burrard Inlet. (*Pas imprimée.*)
140.....	JOSEPH C. LISLOIS :—Réponse à adresse ; correspondance échangée entre le gouvernement et M. Joseph Charles Lislois, au sujet de la réclamation faite par ce dernier pour couvrir les pertes qu'il a éprouvées dans l'incendie d'un de ses bâtiments, et copie du rapport de l'arbitre officiel. (*Pas imprimée.*)
141.....	MEILLEURE ADMINISTRATION DE LA JUSTICE :—Réponse à adresse ; correspondance entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial de la Colombie-Britannique et entre les juges de la Cour Suprême de la Colombie-Britannique et les gouvernements local et fédéral sur l'acte relatif à la meilleure administration de la justice (1878) et sur l'acte de judicature (1879), passés par la législature provinciale—aussi copie de la protestation officielle formulée par ces juges contre l'aveu donné à ces actes. (*Pas imprimée.*)
142.....	ACQUISITION DU CHEMIN DE FER Q. M. O. ET O. :—Réponse à adresse ; correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et celui de la province de Québec, concernant l'acquisition, par les autorités fédérales, du chemin de fer de Québec, Montreal, Ottawa et Occidental, ou touchant l'octroi d'une subvention à ce même chemin. (*Pas imprimée.*)
143.....	QUAI À PORT-HOOD :—Réponse à ordre ; correspondance entre le gouvernement et la personne chargée de la dépense et des réparations faites au quai public à Port-Hood, durant l'été et l'automne derniers. (*Pas imprimée.*)
144.....	PORT DE MEAFORD :—Réponse à ordre ; état indiquant les dépenses faites pour le port de Meaford pendant les années 1879 et 1880, et les rapports des ingénieurs à ce sujet depuis le mois de janvier 1879. (*Pas imprimée.*)
145.....	JUGE DE LEEDS ET GRENVILLE :—Réponse à adresse ; correspondance relative à la charge de juge de la cour de comté et de juge puîné dans les comtés unis de Leeds et Grenville. (*Pas imprimée.*)
146.....	PONT SUSPENDU UNION, RIVIÈRE OTTAWA :—Réponse à ordre ; état indiquant le revenu et la dépense provenant du pont suspendu Union, sur la rivière Ottawa, depuis 1867 jusqu'au 1er janvier 1881. (*Pas imprimée.*)

RÉPONSE

(37)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 16 décembre 1880 ;—

Pour copie de la preuve faite, cette année, devant l'inspecteur des postes, au sujet des affaires du bureau de poste de Parkhill.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
11 janvier 1881.

REPONSE

(38)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 20 décembre 1880 ;—

Pour copie des états transmis au ministère du revenu de l'intérieur par l'inspecteur ou les sous-inspecteurs du poisson salé, du comté de Shelburne ; aussi, un état des droits perçus par ces fonctionnaires.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
7 janvier 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(39)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 22 décembre 1880 ;—

Pour un état de toutes nominations et destitutions faites sous l'autorité de l'acte des poids et mesures, depuis le 1er juillet 1879 jusqu'à date et les motifs de telles destitutions, s'il en est, et les recettes et dépenses, en vertu du dit acte, du 1er jour de juillet 1880 au 1er jour de décembre 1880 ; et aussi, un état faisant connaître les recettes et dépenses, pour chaque année, sous l'autorité de l'acte des poids et mesures, depuis le 30 juin 1877 jusqu'au 30 juin 1880.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
10 janvier 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est imprimée que pour la distribution seulement.*]

RÉPONSE

(39*a*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 7 février 1881 ;— Pour copie de toute correspondance concernant la réclamation de Théotime Blanchard, ci-devant inspecteur des poids et mesures pour les comtés de Gloucester et Ristigouche, N.-B., pour qu'on lui rembourse cette partie de son salaire qui a été retenue à titre de contribution au fonds de retraite.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
22 février 1881.

RÉPONSE

(39*b*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 7 février 1881 ;— Pour copie des accusations portées contre Horatio N. Tabb, ci-devant sous-inspecteur des poids et mesures, de la preuve faite à l'enquête instituée au sujet des dites accusations, et du verdict rendu par l'officier chargé de faire l'enquête ; aussi, copie de toute correspondance relative à ces accusations, et de la décision prise à leur sujet par le ministère du revenu de l'intérieur.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
12 mars 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(39*c*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 21 février 1881 ;—Pour un état faisant connaître les recettes et dépenses de la division des poids et mesures, du ministère du revenu de l'intérieur, depuis sa création ; aussi, les comptes détaillés de tous les instruments achetés pour l'usage de cette division, et des dépenses de deux voyages en Angleterre par le commissaire du revenu de l'intérieur ; aussi, un état indiquant les appointements payés aux officiers de la dite division.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
18 mars 1881.

RÉPONSE

(40)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 20 décembre 1880 ;—Pour un état donnant la quantité du minérai de fer et d'or exporté de Belleville ou du comté d'Hastings au cours de l'année dernière.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
11 janvier 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(41)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 16 décembre 1880, pour un état comparatif du nombre de bestiaux et de moutons exportés du Canada en Angleterre pendant les années 1879 et 1880 ; le dit état devant donner le chiffre de l'exportation de chaque mois, et indiquer de quels ports ces bestiaux et moutons ont été exportés.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,

Secrétaire d'Etat.

Département du secrétaire d'Etat,
5 janvier 1881.

ETAT comparatif du nombre et de la valeur des bestiaux et moutons exportés des différents ports du Canada en Angleterre, durant chaque mois, pour les années expirées le 30 juin 1879 et le 30 juin 1880, tel que demandé par un ordre de la Chambre des communes en date du 16 décembre 1880.

BÊTES À CORNES

Ports.	Juillet.				Août.				Septembre.				Total pour trois mois.			
	1878.		1879.		1878.		1879.		1878.		1879.		1878.		1879.	
	N'bre.	Valeur.	N'bre.	Valeur.	N'bre.	Valeur.	N'bre.	Valeur.	N'bre.	Valeur.	N'bre.	Valeur.	N'bre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.
		$		$		$		$		$		$		$		$
Brantford			19	910											19	910
Cramahe																
Darlington																
Galt																
Guelph																
Kingston																
London							335	27,400	120	5,860			120	5,860	335	27,400
Paris	2	60							32	2,898			34	2,958		
Toronto	4	365							151	11,617	160	8,960	155	11,982	160	8,960
Woodstock					72	3,242							72	3,242		
Coaticook																
Montréal	2,272	164,418	2,046	175,216	2,116	154,794	3,608	258,460	2,372	182,981	3,653	236,080	6,760	502,193	9,307	669,756
Québec	92	7,022	518	39,054	74	3,700	454	24,746	382	30,611	1,544	61,854	548	41,333	2,516	125,654
Halifax																
Saint-Jean, N.B																
Charlottetown							1	40							1	40
	2,370	171,865	2,583	215,180	2,262	161,736	4,398	310,646	3,057	233,967	5,357	306,894	7,689	567,568	12,338	832,720

	Octobre.				Novembre.				Décembre.				Total pour six mois.			
Brantford			12	1,000											31	1,910
Cramahe																

Darlington																
Galt																
Guelph					80	3,300			81	4,790			161	8,090		
Kingston																
London													120	5,860	335	27,400
Paris													34	2,958		
Toronto	26	1,630			19	1,400			227	15,250			427	30,262	160	8,960
Woodstock	123	6,528											195	9,770		
Coaticook																
Montréal	1,050	72,266	861	59,455	522	42,429	795	103,990					8,332	616,888	10,963	833,201
Québec	925	46,992	680	20,342	711	42,010	558	23,042	103	1,030			2,287	131,365	3,754	169,038
Halifax																
Saint-Jean, N.B.							1	15							1	15
Charlottetown															1	40
	2,124	127,416	1,553	80,797	1,332	89,139	1,354	127,047	411	21,070			11,556	805,193	15,245	1,040,564

	Janvier.				Février.				Mars.				Total pour neuf mois.			
Brantford															31	1,910
Cramahe																
Darlington																
Galt																
Guelph	6	180											167	8,270		
Kingston																
London													120	5,860	335	27,400
Paris											15	986	34	2,958	15	986
Toronto	275	16,725			142	8,528							844	55,507	160	8,960
Woodstock													195	9,770		
Coaticook									58	2,440			58	2,440		
Montréal													8,332	616,888	10,963	833,201
Québec													2,287	131,365	3,754	169,038
Halifax											191	17,100			191	17,100
Saint-Jean, N.B.															1	15
Charlottetown															1	40
	281	16,905			142	8,520			58	2,440	206	18,086	12,037	833,058	15,451	1,058,650

ETAT comparatif du nombre de bestiaux et moutons, etc.—*Suite.*

BÊTES À CORNES—*Suite.*

Ports.	Avril.				Mai.				Juin.				Total pour douze mois.			
	1879.		1880.		1879.		1880.		1879.		1880.		1879.		1880.	
	N'bre.	Valeur.	N'bre.	Valeur.	N'bre.	Valeur.	N'bre.	Valeur.	N'bre.	Valeur.	N'bre.	Valeur.	N'bre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.
		$		$		$		$		$		$		$		$
Brantford							68	3,401							99	5,311
Cramahe			2	32			51	4,000			1	15			54	4,057
Darlington							97	7,178			84	5,880			181	13,058
Galt	34	2,720					61	6,100			308	19,460	34	2,720	369	25,560
Guelph													167	8,270		
Kingston	176	15,840											176	15,840		
London	209	18,000			213	21,300	58	1,900					542	45,160	393	29,300
Paris			18	1,120									34	2,958	33	2,106
Toronto	64	4,160			1,101	78,843							2,009	138,510	160	8,960
Woodstock													195	9,770		
Coaticook													58	2,440		
Montréal					5,542	469,690	5,957	438,725	3,741	316,190	10,076	702,140	17,615	1,402,768	26,996	1,974,066
Québec									156	8,000			2,443	139,365	3,754	169,038
Halifax			340	36,000											531	53,100
Saint-Jean, N.B.															1	15
Charlottetown							68	5,560			40	2,000			109	7,600
	483	40,720	360	37,152	6,856	569,833	6,360	466,864	3,897	324,190	10,509	729,495	23,273	1,767,801	32,680	2,292,161

MOUTONS.

	Juillet.				Août.				Septembre.				Total pour trois mois.			
Brantford			358	1,790			570	1,390			590	4,932			1,518	8,112
Brockville							515	2,700							515	2,700
Clifton			2,471	11,186			6,719	17,757			10,968	27,373			20,158	56,316

Cobourg																
Cramahe																
Darlington																
Dover																
Galt									327	2,083	278	1,251	327	2,083	278	1,251
Guelph																
Kincardine					59	295							59	295		
London			248	1,035	236	1,254	364	2,383	330	2,000			566	3,254	612	3,418
Paris					74	633	75	500	284	1,724			358	2,357	75	500
Saugeen											127	711			127	711
Saint-Thomas			136	700											136	700
Toronto	930	6,188			200	1,200			943	6,523	533	3,064	2,073	13,911	533	3,064
Woodstock			135	810											135	810
Coaticook																
Montréal	4,158	21,962	24,135	156,385	14,884	89,312	20,662	136,418	6,549	40,547	9,013	53,864	25,591	151,821	53,810	346,667
Québec			3,117	13,650	250	1,200	2,595	9,757	296	1,184	2,449	10,208	546	2,384	8,161	33,615
Halifax																
Charlottetown							225	900			167	668			392	1,568
	5,088	28,150	30,600	185,556	15,703	93,894	31,725	171,805	8,729	54,061	24,125	102,071	29,520	176,105	86,450	459,432

	Octobre.				Novembre.				Décembre.				Total pour six mois.			
Brantford			191	515			462	3,385							2,171	12,012
Brockville															515	2,700
Clifton															20,158	56,316
Cobourg									233	932			233	932		
Cramahe																
Darlington																
Dover																
Galt					300	1,200							627	3,283	278	1,251
Guelph					760	3,920							760	3,920		
Kincardine	182	370											241	665		
London													566	3,254	612	3,418
Paris					201	1,145							559	3,502	75	500
Saugeen															127	711
Saint-Thomas															136	700
Toronto	394	2,934			6	66							2,473	16,911	533	3,064
Woodstock	1,354	8,000			451	2,902			649	3,378			2,454	14,280	135	810
Coaticook																
Montréal	4,920	30,311	1,993	11,996	2,917	16,378	2,141	14,883					33,428	198,510	57,944	373,546
Québec	2,650	10,990	5,239	17,805	2,432	13,103	1,591	6,638					5,628	26,477	14,991	58,058

ETAT comparatif du nombre de bestiaux et moutons, etc.—*Suite.*

MOUTONS—*Suite.*

PORTS.	Octobre.				Novembre.				Décembre.				Total pour six mois.			
	1878.		1879.		1878.		1879.		1878.		1879.		1878.		1879.	
	N'bre.	Valeur.	N'bre.	Valeur.	N'bre.	Valeur.	N'bre.	Valeur	N'bre.	Valeur.	N'bre.	Valeur.	N'bre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.
		$		$		$		$		$		$		$		$
Halifax	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Charlottetown	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	207	1,000	.....	.....	599	2,568
	9,500	52,605	7,423	30,316	7,067	38,714	4,194	24,906	832	4,310	207	1,000	46,969	271,734	98,274	515,654
	Janvier.				Février.				Mars.				Total pour neuf mois.			
Brantford	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,171	12,012
Brockville	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	515	2,700
Clifton	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20,158	56,316
Cobourg	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	233	932	.....	.....
Cramahe	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Darlington	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Dover	.....	.....	.....	.....	.....	.....	148	799	.....	.....	.....	.....	.....	.....	148	799
Galt	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	627	3,238	278	1,251
Guelph	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	760	3,920	.....	.....
Kincardine	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	241	665	.....	.....
London	.....	.....	.....	.....	268	987	.....	.....	.....	.....	.....	.....	834	4,241	612	3,418
Paris	.....	.....	.....	.....	.....	.....	70	350	.....	.....	123	984	559	3,502	268	1,834
Saugeen	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	127	711
Saint-Thomas	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	136	700
Toronto	700	3,850	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,173	20,761	533	3,064
Woodstock	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,454	14,280	135	810
Coaticook	971	5,826	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	971	5,826	.....	.....
Montréal	420	2,800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	33,848	201,310	57,944	373,546
Québec	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,628	26,477	14,991	58,058

Halifax											100	1,000			100	1,000
Charlottetown															599	2,568
	2,091	12,476			268	987	218	1,149			223	1,984	49,328	285,197	98,715	518,787
	Avril.				Mai.				Juin.				Total pour douze mois.			
Brantford							757	3,900			450	2,900			3,378	18,812
Brockville															515	2,700
Clifton	309	1,328											309	1,328	20,158	56,316
Cobourg													233	932		
Cramahé							210	1,460							210	1,460
Darlington							131	918							131	918
Dover															148	799
Galt	503	4,000									400	3,400	1,130	7,283	478	4,651
Guelph													760	3,920		
Kincardine													241	665		
London	95	788			34	340			51	312			1,014	5,681	612	3,418
Paris			119	891									559	3,502	387	2,725
Saugeen															127	711
Saint-Thomas															136	700
Toronto													3,173	20,761	533	3,064
Woodstock													2,454	14,280	135	810
Coaticook													971	5,826		
Montréal					1,119	12,901	1,384	39,914	3,282	30,233	7,621	54,526	38,249	244,444	66,949	467,986
Québec											300	1,966	5,628	26,477	15,291	60,024
Halifax															100	1,000
Charlottetown							56	392							655	2,960
	907	6,116	119	891	1,153	13,241	2,538	46,584	3,333	30,545	8,771	62,792	54,721	335,099	110,143	629,054

J. JOHNSON,
Commissaire.

MINISTÈRE DES DOUANES,
OTTAWA, 4 janvier 1881.

RÉPONSE

(42)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 20 décembre 1880 ;—

Demandant copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et celui de Québec, relativement aux coupes de bois situées au nord de la frontière de la province de Québec telle que fixée par la proclamation royale en date d'octobre 1763.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
7 janvier 1881.

RÉPONSE

(43)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 20 décembre 1880 ;—

Pour copie de toute correspondance échangée entre le ministère du revenu de l'intérieur et la Chambre de Commerce d'Halifax au sujet du droit imposé pour l'inspection du hareng fumé ; aussi, copie de toute requête à ce sujet.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
7 janvier 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(44)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, (datée 20 décembre 1880), demandant un état faisant connaître les noms et la nationalité de tous les guides (*Land guides*) dans la province du Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, le domicile et la profession du chacun d'eux antérieurement à la date de sa nomination, et depuis combien de temps ils étaient domiciliés dans le dit endroit. Si quelqu'un d'entre eux a été destitué ou congédié, la date et la raison de tel destitution ou congé, et le salaire ou l'indemnité payé à chacun. Aussi un état détaillé des dépenses se rattachant à cette branche du service public ; la localité spécialement assignée à chaque guide pour l'accomplissement de ses fonctions ; et copie de tous arrêtés du conseil ou instructions concernant les fonctions de tels guides.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,

11 janvier 1881

LISTE des noms des guides fédéraux dans la province du Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, etc.

Nom.	Nationalité.	Domicile antérieur.	Profession.	Depuis quand domicilié à l'endroit en dernier lieu nommé.	Appointements par mois.	Allocation par jour en expédition.	Appointements et allocation par jour.	Montant total payé.	Localité.
					$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Hayter Reid, chef	Canadien	Territ. du N.-O.	Avocat	Trois ans	100 00	2 00	...	1,501 33	Winnipeg.
Thomas Steers	do	Ottawa	Commis	...	75 00	2 00	...	1,131 00	do
W. H. Disbrowe	Anglais	Inconnu	Inconnue	...	75 00	2 00	...	870 50	do
Rev. L. A. Armstrong	Canadien	Emerson	Ecclésiastique	Cinq ans	...	...	4 50	742 50	Emerson.
C. J. Wheliams	Anglais	Rapid City	Agent d'immig'n	Deux ans	...	...	3 50	598 50	Petite Saskatchewan.
Hugh C. Dennis	Canadien	Petite Saskatchewan.	Colon	do	...	...	3 50	535 50	Souris et Montague à la Tortue.
John Bangs	do	Mattewan.	Traiteur et cultivateur.	Vingt ans	...	...	3 50	490 00	Souris.
Michael Harris	do	Récemment de l'explor. C.F.P.	Ingénieur civil	...	...	...	3 50	462 00	Montagne à la Tortue.
John Franklin Boyd	do	Inconnu	Inconnue	...	...	...	3 50	73 50	* Birtle, résigné le 12 juillet 1880.
E. Clementi Smith	do	Peterboro.	Commis	...	...	...	3 50	388 50	Birtle, commencé le 13 juillet 1880
D. C. Woodman	do	N.-Brunswick	Cultivateur.	...	75 00	...	...	450 00	Emerson.
						Total...	...	7,243 33	

* Mr. Boyd n'a pas fait connaître le motif de sa résignation.

NOTE.—On peut voir que les prix réellement payés aux guides sont moins élevés que ceux autorisés par arrêté du conseil. On a reconnu que le service nécessaire pouvait se faire à moins de frais.

Bureau des terres fédérales, ministère de l'intérieur,
Ottawa, janvier 1881.

J. S. DENNIS,
Deputé du ministre de l'intérieur.

ETAT détaillé des dépenses se rattachant au service des guides.

1880.	——	$ cts.
Juin	Wright et Harris, pour une tente, selon pièce justificative	6 00
do	Thomas Steers, compte de fourrage, péages, etc., pour avril, mai et juin	37 92
do	Impressions, avril, mai et juin	30 00
do	Compagnie du télégraphe—avril, mai et juin	3 90
do	W. H. Disbrowe, compte de la dépense, juin	9 55
do	Louage de cheval et faux frais, avril, mai et juin	69 30
do	do Roberts et Sinclair, avril, mai et juin	184 00
do	Donaldson Frères, papeterie	5 05
	Total, juin $345 72	
Juillet	James Reid, comme guide avec cheval	12 00
do	Messageries, transport de cartes	6 13
do	Thomas Steers, compte de la dépense	9 90
do	Roberts et Sinclair, louage de voiture	180 50
do	D. C. Woodman, compte de la dépense	4 50
do	Montgomery Frères, forgerons	15 00
do	Compagnie du télégraphe	2 40
do	Benson, louage de voiture	15 00
do	Harnais simple	25 00
	Total, juillet $270 43	
Août	W. H. Disbrowe, dépense de juillet	12 30
do	Hayter Reid, do	61 50
do	R. J. Smith, un harnais	12 00
do	Thomas Steers, frais de transport	8 00
do	Compagnie du télégraphe	1 09
do	Compte du *Free Press*	11 80
do	Benson, louage de chevaux	20 00
do	Roberts et Sinclair, do selon pièces justificatives	105 00
do	Thomas Steers, compte de transport	8 75
do	Compte d'impressions, *Times*	20 00
do	Hayter Reid, transport, etc.	43 50
do	Un cheval, W. Gifford	125 00
	Total, août $428 94	
Septembre	Thomas Steers, frais de transport	6 25
do	W. H. Disbrowe, do	13 60
do	D. Hope, fabricant de tentes	8 50
do	Thomas Steers, frais de transport	16 78
do	Roberts et Sinclair, louage de chevaux	16 00
do	Hayter Reid, transport, etc	35 00
do	Impressions	9 00
	Total, septembre $105 13	
Octobre	W. H. Disbrowe, frais de transport	15 05
do	Thomas Steers, do	40 35
do	Hayter Reid, do	97 05
do	Forgeron	23 40
do	Roberts et Sinclair, louage de chevaux	13 00
do	W. H. Disbrowe, frais de transport	25 30
	Total, octobre $214 15	
	A reporter	

ETAT détaillé des dépenses se rattachant au service des guides—*Fin.*

1880.	—		$ cts.
	Report		
Novembre ...	Hayter Reid, transport, etc.		100 65
do ...	Thomas Steers, do		9 50
do ...	Forgeron		10 60
do ...	D. Scott et Cie, compte de juin		16 50
do ...	Compte de frais de poste, etc		5 00
do ...	Roberts et Sinclair, louage de chevaux		32 00
	Total, novembre	$174 25	
	Total		1,665 31

Bureau des terres fédérales, ministère de l'intérieur,
Ottawa, janvier 1881.

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, 13 avril, 1880.

Mémoire :

Le soussigné a l'honneur de soumettre au conseil le rapport suivant :—

Vu le grand nombre de gens qui partent—immigrants et autres—pour le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, nombre qui va encore augmenter à mesure que la saison avancera, il y a nécessité de fournir à ces immigrants les moyens de se diriger dans ces régions, et le soussigné suggère respectueusement que ce but serait plus efficacement atteint en s'assurant les services de personnes chargées de ce soin. L'une ou plusieurs d'entre elles pourraient recevoir les colons et s'entendre avec eux à leur arrivée dans la province, et d'autres pourraient les aider à choisir les terres.

Le projet suivant est en conséquence soumis à la considération du conseil :—

1. Nommer pour la saison un agent de ce département, lequel devrait s'employer, de concert avec M. Hespeler, l'agent du département de l'agriculture et de l'immigration à Winnipeg, à recevoir les colons et à les diriger. Cet agent devrait aussi faciliter autant que possible (mais non jusqu'à leur fournir un transport gratuit et des aliments) l'expédition des immigrants aux bureaux locaux du district où ils se proposent de prendre des terres.

De temps à autre, dans la saison et lorsqu'il ne serait pas retenu à Winnipeg, l'agent ferait bien d'accompagner les colons sur les vapeurs qui doivent naviguer sur l'Assiniboine, pour les diriger et conseiller de débarquer aux points les plus rapprochés de leur destination.

Il devrait aussi informer les agents des différents bureaux des terres, par la poste ou par toute occasion qui se présentera, de l'arrivée et de l'envoi de colons à destination du district représenté par tel bureau local, afin que les guides des terres ci-après mentionnés soient prêts à les rencontrer à leur descente du bateau, ou autrement, selon le cas.

On exigerait beaucoup de travail de cet agent, auquel un bon salaire devrait être donné, la durée de son service ne devant pas aller au-delà de la fin d'octobre ou de novembre.

Son salaire devrait être d'environ cent piastres par mois. Ses frais de séjour, soit $2 par jour, devraient aussi lui être payés, et remise de ses déboursés réels devrait lui être faite alors qu'il serait absent de Winnipeg pour remplir son service.

Le salaire et les allocations de cet officier peuvent être évalués comme suit :

7 mois de salaire, à $100	700 00
Frais de route et de séjour, pendant trois mois de la période ci-dessus	400 00
Total	$1,100 00

L'on compte qu'une place pourrait lui être trouvée dans le bureau des terres ou à Winnipeg.

2. Nommer deux personnes dans chacun des districts suivants :

Nelsonville,
Montagne de la Tortue,
Gladstone,
Petite Saskatchewan,
Byrtle ;

en nommer aussi une à Emerson, endroit où descendent du chemin de fer presque tous ceux qui veulent aller s'établir à la Montagne de la Tortue, et une quatrième qui serait sous le contrôle immédiat de l'agent à Winnipeg, lesquelles seraient appelées guides des terres et chargés—exception faite de celles stationnées à Emerson et Winnipeg—de recevoir ceux qui arrivent dans le district dans le dessein de s'établir sur des terres, de les diriger, conseiller et aider dans le choix de ses terres, et de les inscrire ensuite comme colons dans le bureau des terres.

La personne nommée en cette qualité à Emerson—M. L. O. Armstrong est celui que l'on suggère pour cet emploi—devrait se mettre au service des colons quittant le chemin de fer à cet endroit et qui se proposent de s'établir sur les parties sud et ouest de la province du Manitoba. Excepté à Emerson et Winnipeg, ces guides des terres devraient être soumis au contrôle de l'agent local, et celui-ci devraient veiller à ce que leurs services soient utiles au plus grand nombre possible et qu'aucun d'eux n'ait à se plaindre d'avoir une plus forte tâche que les autres à remplir.

Il devrait être bien entendu—et l'agent local devrait être tenu responsable de tout manquement à cette condition de la part des guides sous son contrôle immédiat—que le service des guides des terres ne sera prêté qu'aux colons devant réellement s'établir sur des *Homesteads* ou sur les terres du chemin de fer, et non aux personnes qui ne veulent que choisir et acheter des terres du chemin de fer.

3. Ces guides devraient connaître le district pour lequel ils seront nommés. Ils devraient aussi connaître l'arpentage et savoir marquer, à l'aide de pieux et de monticules, les limites des sections, et pouvoir dire aussi le nombre exact de la section e du township où elle est située, ainsi que l'angle de telle section, par les lettres et chiffres marqués sur les pieux C'est une condition essentielle, si l'on veut empêcher qu'il y ait plus d'une demande d'inscription pour une même terre, comme cela arriverait s'il y avait méprise à l'égard du numéro et d'une partie de section.

Règle générale, ces guides des terres devraient être choisis parmi les bons et intelligents propriétaires de biens de famille du district. Il est probable qu'il leur faudrait être constamment sur la route, porter avec eux des provisions de bouche, c'est-à-dire qu'il leur faudrait avoir un petit équipement de camp et aussi un cheval avec voiture.

Une juste allocation quotidienne pour les guides pourrait être celle-ci :

Gages	$ 1 50
Subsistance	1 00
Attelage et fourrage	2 00
Total	$ 4 50

4. Si le projet était mis à exécution, la dépense des guides serait comme suit:

Gages et allocations pour un, pendant 6 mois, à $4.50 par jour	$ 828 00
Puis $828 × 12 =	$ 9,936 00
Ajoutez, salaire et dépense de l'agent.	1,100 00
Total	$11,036 00

La dépense que devra entraîner l'exécution du projet ne figure pas dans le budget actuellement devant la Chambre, il faudra donc y pourvoir par voie supplémentaire.

Respectueusement soumis,

JOHN A. MACDONALD,
Ministre de l'intérieur.

Rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil.

Vu le mémoire (daté le 13 avril 1880) de l'honorable ministre de l'intérieur, recommandant la nomination et l'emploi d'un agent et de douze guides des terres pendant six mois, pour faciliter la colonisation de la province du Manitoba et du Nord-Ouest, le comité est d'avis que le projet suggéré par le dit mémoire soit approuvé et mis à exécution.

Pour copie conforme,

J. O. COTÉ, *greffier, C. P.*

L'honorable ministre de l'intérieur.

RÉPONSE

(45)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 14 avril 1880 ;—

Pour copie de toutes annonces demandant des soumissions pour la fourniture des approvisionnements requis pour la police à cheval et pour les Sauvages, et livrables au cours de l'été prochain ; aussi, copie des soumissions présentés en réponse à telles annonces.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
Janvier 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée*]

Titre de la cause.	Date du jugement.	Montant ou nature de la dette ou réclamation.	Montant des frais taxés.	Montant des honoraires payés au régistraire en timbres.	Remarques.
	1880.		$ cts.	$ cts.	
Ezekiel McLeod, appelant, et le chemin de fer du Nouveau-Brunswick, intimés.	3 février.....	$2,909.09 avec intérêt et frais.	Pas de frais adjugés.	23 35	Appel du jugement de la Cour Suprême du Nouveau-Brunswick, débouté.
Thomas Reynolds, appelant et Barned's Banking Company (limitée), intimés.	3 do	$30,000	Frais pas encore taxés.	12 50	Appel de la Cour d'Appel d'Ontario, maintenu.
Donald Milloy, appelant, et John Kerr et William Robinson, intimés.	3 do	$20,000	283 25	24 65	Appel de la Cour d'Appel d'Ontario ; débouté.
Charles H. B. Fisher, appelant, et George R. Anderson *et al*, intimés.	3 do	Interprétation de testament ; montant en litige, $20,000 ou à p. p..	380 40	25 00	Appel du jugement de la Cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse ; maintenu.
Francis Wayland Glen, appelant, et Daniel McKay, intimé.	9 do	Appel de l'élection d'Ontario-Sud.	289 30	37 30	Appel d'élection du jugement du juge Galt ; débouté.
James Domville et James Scovil, appelants, et Nevin Cameron, James Cullinan, William S. Leonard, Peter Cameron et George Dick, intimés.	9 do	$5,000.....	Pas de frais adjugés.	10 10	Appel au jugement de la Cour Suprême du Nouveau-Brunswick ; débouté.
John J. Reeves, appelant, et Frederick Gerken et Charles Ovide Perrault, intimés.	9 do	Plus de $70,000.....	6[illegible]3 40	23 05	Appel du jugement de la Cour du Banc de la Reine pour le Bas-Canada (juridiction d'appel) ; maintenu.
Saint John Young Mens Chritian Association, appelants, et James Hutchison et Isabella, son épouse, Margaret Stephenson et Josephine Stephenson, intimés.	23 do	$5,000.....	Frais pas encore taxés.	10 30	Appel du jugement de la Cour Suprême du Nouveau-Brunswick ; débouté.
Noé Chevrier, appelant, et La Reine, intimée.	1er mars.....	Pour obtenir possession de certains terr. à Hull.	Frais pas encore taxés.	12 30	Pétition de droit. Appel du jugement de la Cour de l'Echiquier ; débouté.
Alexis Deslauriers, appelant, et Achille Larue, intimé.	3 do	Appel de l'élection de Bellechasse.	103 25	23 65	Appel du jugement de la Cour Suprême pour le Bas-Canada ; maintenu.
William Desmond O'Brien, appelant, et La Reine, intimée.	13 do	$11,166.....	Frais pas encore taxés.	10 20	Appel du jugement de la Cour de l'Echiquier ; débouté. Pétition de droit.
Colin Henderson Rose, Helen Cowan, Mary Maud Bridsley et Annetta Rose, appelants, and Charles E. Hickey, Ruth Rose, Julia Sophia Gildersleeve, Eliza Anne Herchimer, Ella Gertrude Rose, Delilah Rose, George Gildersleeve Rose, William Herchimer Rose, Harry Isaac Newton Rose, Edith Rose, Fanny Newton Rose, Josephine Arabella Rose et Florence Adèle Rose, intimés.	13 do	Pour recouvrer certains terrains dans Williamsburg, comté de Dundas, et pour compte des deniers, loyers et profits reçus. Montant en litige, plus de $6,000.	289 40	23 50	Appel du jugement de la Cour d'Appel pour Ontario ; débouté.

JUGEMENTS RENDUS PAR LA COUR SUPRÊME DU CANADA—*Suite.*

Titre de la cause.	Date du jugement.	Montant ou nature de la dette ou réclamation.	Montant des frais taxés.	Montant des honoraires payés au régistraire en timbres.	Remarqnes.
	1880.		$ cts.	$ cts.	
Emery Brunet et Albina Mallette, appelants, et Adelaïde Pilon *et al*, intimés.	13 mars	$5,576 06.....	376 80	22 20	Appel du jugement de la Cour du Banc de la Reine pour le Bas-Canada (juridiction d'appel); débouté.
Adelaïde Pilon *et al*, appelants, et Emery Brunet et Albina Mallette, intimés.	13 do	Appel contradictoire pour réformer des jugements sous cert. rapp.	81 67	11 60	Appel du jugement de la Cour du Banc de la Reine pour le Bas-Canada (juridiction d'appel); maintenu.
James McQueen, appelant, et la Cie d'assur. mutuelle contre l'inc. dite Phœnix, intimées.	13 do	$3,000.....	586 70	25 20	Appel du jugement de la Cour d Appel pour l'Ontario; maintenu.
Christopher Curry, appelant, et Eliza Ann Curry et Anna Maria Connell, intimées.	13 mars	Pour recouvrer les loyers et profits et le prix d'achat de certains terrains dans Kitley, co. Leeds; val. d'en. $1,500	Pas de frais adjugés.	21 85	Appel du jugement de la Cour d'Appel pour l'Ontario; maintenu.
La Cie d'assurance Ætna, appelante, et Wm. Brodie, intimé.	10 avril.....	$2,000 et profits...	575 60	27 65	Appel du jugement de la Cour du Banc de la Reine pour le Bas-Canada (juridiction d'appel); maintenu.
La Cie d'assurances agricole d'Ottawa, appelante, et Thomas Sheridan, intimé.	10 do	$3,280 avec intérêt.....	315 00	21 65	Appel du jugement de la Cour du Banc de la Reine pour le Bas-Canada (juridiction d'appel); débouté.
Francis McConaghy, Mary Elizabeth McConaghy, Sarah Ann Kennedy et Patrick O'Hara, appelants, et George Denmark, intimé.	10 do	$1,000 de frais.....	249 35	22 20	Appel du jugement de la Cour d'Appel pour l'Ontario; débouté.
Archibald Stewart, appelant, et Robert Lees, intimé.	10 do	Pour recouvrer possession d'une lisière de terrain dans le township de Nepean; montant en litige, probablement de $6,000 à $7,000.	332 65	24 75	do do
Les maire, échevins et corporation de la cité de Frédéricton, appelants, et la Reine sur la poursuite de Thomas Barker, intimée.	13 do	Instituée pour éprouver la constitutionnalité de l'Acte de tempérance du Canada, 1878.	Frais pas encore taxés.	10 35	Appel du jugement de la Cour Suprême du Nouveau-Brunswick; maintenu.
Charles W. Weldon, appelant, et James Vaughan et David Maurice Vaughan, intimés.	10 juin	$20,000.....	559 30	12 05	do do
Les maire, échevins et corporation de la cité de Saint-Jean, appelants, et George Pattison, intimé.	10 do	$4,000.....	382 30	21 95	do do

James Domville, appelant, et Patrick Gleeson, intimé.	10	do	Action en dommages-intérêts pour avoir fait faire une cession comp. en vertu de l'Acte de fail. de '69. V., $551.70.	357 70	24 05	Appel du jugement de la Cour Suprême du Nouveau-Brunswick ; maintenu.	
L'hon. Thomas McGreevy, appelant, et Lucius Bolles Boomer et Lucius Sylvius Boomer, intimés.	10	do	$19,142.44.....	303 05	25 25	Appel du jugement de la Cour du Banc de la Reine pour le Bas-Canada (juridiction d'appel) ; débouté.	
Thomas Fuller, appelant, et Ames Millard et Cie, intimés.	10	do	$11,046, avec intérêt.....	748 65	24 40	Appel du jugement de la Cour du Banc de la Reine pour le Bas-Canada (juridiction d'appel) ; maintenu.	
William McDonell Dawson, appelant, et Dame Marie Eleonore Isabella MacDonald et Arthur Turcotte, intimés.	10	do	Plus de $2,000	243 45	34 95	Appel du jugement de la Cour du Banc de la Reine pour le Bas-Canada (juridiction d'appel) ; débouté	
George Wheeler, appelant, et William Henry Gibbs, intimé.	10	do	Appel de l'élection d'Ontario-Nord.	547 90	46 30	Appel du jugement de M. le juge Armour ; maintenu.	
Charles H. Peters, appelant, et Charles C. Hamilton et Edward T. Smith, intimés.	10	do	$1,000	416 54	22 45	Appel du jugement de la Cour Suprême du Nouveau-Brunswick ; maintenu.	
John Mowat, appelant, et William McFee, intimés.	10	do	$5,000 de dommages-intérêts contre un garde-pêche pour prétendue saisie illégale.	Frais pas encore taxés.	12 30	do	do
William Alexander Farmer, appelant, et William Guy Livingstone, intimé.	10	do	Pour recou. cert. terrains dans le Manitoba. Valeur pas mentionnée.	do ...	10 10	Appel du jugement de la Cour du Banc de la Reine pour le Manitoba ; maintenu.	
William Parsons, appelant, et la Cie d'assurances cont. l'incendie, "Standard," intimée.	10	do	$2,500. Cette action et les trois suivantes ont été intentées pour éprouver la constitutionnalité d'un acte de la législature d'Ontario concern les conditions uniform. des polices d'assuranc.	380 55	21 75	Appel du jugement de la Cour d'Appel pour l'Ontario ; maintenu.	
Cie d'assurances du Canada dite La Reine, appelante, et William Parsons, intimée.	21	do	$2,200.....	294 55	31 80	Appel du jugement de la Cour d'Appel pour Ontario ; débouté.	
Cie d'assurances des Citoyens du Canada, appelante, et William Parsons, intimée.	21	do	$3,000.....	294 55	25 10	do	do
Cie d'assurances de l'Ouest, appelante, et Ellen Johnston, intimée.	21	do	$3,000	305 75	25 30	do	do
Catherine Peterkin, appelante, et James McFarlane et autres, et Thomas Burke, intimés.	21	do	Acte de rachat et pour compte. Mont. en litige, peut-être $3,050.	249 70	24 00	do	do
Richard Church, appelant, et William John Fenton, intimé.	21	do	Pour recouv. possession du lot n° 22, 13e con., township de Keppel, comte de Grey. Valeur non mentionnée.	212 70	24 15	do	do

JUGEMENTS RENDUS PAR LA COUR SUPRÊME DU CANADA—*Fin.*

Titre de la cause.	Date du jugement.	Montant ou nature de la dette ou réclamation.	Montant des frais taxés.	Montant des honoraires payés au régistraire en timbres.	Remarques.
	1880.		$ cts.	$ cts.	
David Young et Archibald Young, appelants, et Donald A. Smith, intimé.	21 juin	Appel de l'élection de Selkirk.	352 99	26 25	Appel du jugement de M. le juge Betournay; maintenu.
La Cie. d'assurances Mutuelle contre l'incendie du comté de Wellington, appelante, et Jacob Frey, intimé.	21 do	Soulève la question si l'acte des conditions uniformes d'Ontario s'applique aux cas d'assurances mutuelles	Frais pas encore taxés.	17 75	Appel du jugement de la Cour d'Appel d'Ontario; maintenu.
La Cie du C. de F. du Sud du Canada, appelante, et Dallas Norvell, la Cie de Prêts et d'épargnes du Canada et la banque Molson, intimés.	21 do	Pour faire écarter la sentence adjugeant $9,-294.42.	do ...	23 40	Appel du jugement de la Cour d'Appel d'Ontario; maintenu.
La Cie du C. de Fer du Sud du Canada, appelante, et Henry H. Cunningham, intimé.	21 do	Pour faire écarter la sentence adjugeant $2,623.70.	do ...	23 05	do do
La Cie du C. de Fer du Sud du Canada, appelante, et Henry G. Duff, intimé.	21 do	Pour faire écarter la sent. adjugeant $2,643.70.	do ...	23 05	do do
La Cie du C. de Fer du Sud du Canada, appelante, et William H. Gatfield et la Cie de Prêts et d'épargnes du Canada, intimés.	21 do	Pour faire écarter la sent. adjugeant $1,680.00.	do ...	22 95	do do
Edward Oscar Bickford, appelant, et Henry Crompton Lloyd, intimé.	21 do	Pour faire écarter une sentence rendue sur le renvoi des questions en litige concernant des mines, terrains, chemins de fer et usines, et aussi concernant des deniers s'élevant à plus de $250,000.	290 15	29 15	Appel du jugement de la Cour d'Appel d'Ontario; débouté.
Daniel Hockin, pour le comté et Pictou, appelant, et *The Halifax and Cape Breton Railway Company*, intimée.	29 oct.	Question de dommages par le chemin dans le comté de Pictou, pour faire écarter l'estimation des dommages aux terrains expropriés par la compagnie, portée à $37,707.37.	Frais pas encore taxés.	10 20	Appel du jugement de la Cour Suprême de la Nouvelle-Ecosse; débouté.

Le pénitencier du Nouveau-Brunswick.....	16 juin	Concernant l'autorité du parlement du Canada à légiférer sous certains rapports à propos des prisonniers à interner dans le pénitencier du Nouveau-Brunswick.	Pas de frais à payer.	Pas d'honoraires à payer.	Cause soumise par Son Excellence le gouverneur général en conseil, en vertu de la section 52 de l'acte de la Cour Suprême et de l'Echiquier.

JUGEMENTS RENDUS PAR LA COUR DE L'ECHIQUIER DU CANADA.

La Reine, demanderesse, *vs.* Abel Russell Ward, Mary Permilia Ward et Judith Merick, défendeurs.	2 fév.	Recouvrement de certains terrains touchant au canal Rideau.	103 31	16 50	Jugement par défaut pour la Couronne, avec frais.
L'honorable William McMaster *et al.* (Cie de sauvetage), suppliants, *vs.* la Reine, défend.	8 juin	Pétition de droit—réclamant $100,000.	Frais pas encore taxés.	8 95	Exception maintenue, avec frais à la Couronne.
Le maître général des postes, demandeur, *vs.* Robert Wallace Smart, Ralph Jones et Wm. Henry Sowden, défendeurs.	28 do	Pour recouvrer $6,000, montant du cautionnement.	53 70	21 85	Exception du défendeur Smart, maintenue, avec frais.
La Cie du chemin de fer Annapolis et Windsor, suppliants, *vs.* la Reine, défenderesse.	28 do	$150,000 de dommages ...	Frais pas encore taxés.	10 00	Excep déboutée, avec frais aux suppliants.
Christian A. Robertson, suppliant, *vs.* la Reine, défenderesse.	7 oct.	Au sujet du droit du ministre de la marine et des pêcheries de donner des perm. de pêche.	do do ..	13 20	Jugement pour le suppliant.
Marshall Wood, suppliant, *vs.* la Reine défenderesse.	23 nov.	Appel de la décision des arbitres officiels par la couronne ; montant adjugé, $13,050.	do do ..	11 40	Ordre donné pour d'autres preuves. Cause encore pendante.

RÉPONSE

(47)

A une ADRESSE du SÉNAT, en date du 21 décembre 1880 ;—Demandant copie des lettres, pétitions et autres pièces adressées à l'honorable secrétaire d'Etat des colonies en Angleterre par l'intermédiaire de l'honorable secrétaire d'Etat du Canada, et d'un mémoire adressé par l'honorable ministre de la justice au dit honorable secrétaire d'Etat des colonies,—depuis le mois de janvier 1879,—relativement à la modification de la charte royale accordée à l'Université Laval de Québec.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
12 janvier 1881.

REPONSE SUPPLÉMENTAIRE

(47*a*)

A une ADRESSE du SÉNAT, en date du 21 décembre 1880 ;—Demandant copie des lettres, pétitions et autres pièces adressées à l'honorable secrétaire d'Etat des colonies en Angleterre par l'intermédiaire de l'honorable secrétaire d'Etat du Canada, et d'un mémoire adressé par l'honorable ministre de la justice au dit honorable secrétaire d'Etat des colonies,—depuis le mois de janvier 1879,—relativement à la modification de la charte royale accordée à l'Université Laval de Québec.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
19 janvier 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(47*b*)

A une ADRESSE du SÉNAT, en date du 24 février 1881 ;—Demandant copie—

1. Du projet d'une nouvelle charte proposée pour l'Université Laval, lequel projet a été transmis en Angleterre avec une pétition de l'archevêque et des évêques ; 2. De la réponse du secrétaire des colonies à cette pétition, ainsi que de tous les autres documents relatifs à la question de l'Université Laval ; 3. De la pétition et de l'exposé de faits de l'Ecole de médecine et de chirurgie de Montréal, enregistrés au bureau de l'honorable secrétaire d'Etat pendant le présent mois.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
11 mars 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RÉPONSE

(48)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 16 décembre 1880 ;—

Pour copie de tous relèvements de la rivière Thames de Chatham à la cité de London, et de tous rapports faits depuis la dernière session en vue d'améliorer la navigation de cette rivière.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
15 janvier 1881.

RÉPONSE

(49)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 16 décembre 1880 ;

—Demandant copie de toute correspondance échangée avec le gouvernement de la Colombie anglaise, ou avec toutes personnes dans cette province, concernant le chemin de fer de l'île.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
Janvier 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(50)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES datée le 22 décembre 1880, demandant copie de la correspondance échangée entre sir Edward Thornton, ambassadeur britannique à Washington, et le secrétaire d'Etat des Etats-Unis, au sujet des naufrages et du remorquage dans les eaux de l'intérieur, et qui a été transmise au gouvernement canadien ; aussi copie de toute correspondance officielle et de tous les arrêtés du conseil du gouvernement canadien se rattachant au même sujet.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
janvier 1881.

OTTAWA, 15 janvier 1881.

MONSIEUR,—Conformément à un ordre de la Chambre des communes daté le 22 du mois dernier, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, ainsi que vous le verrez par la liste ci-jointe, copie d'une correspondance échangée avec le ministre de Sa Majesté à Washington, "au sujet des naufrages et du remorquage dans les eaux de l'intérieur."

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

F. DEWINTON, lieut.-colonel,
Secrétaire du gouverneur général.

A l'honorable
Secrétaire d'Etat du Canada.

LISTE DE LA CORRESPONDANCE RELATIVE AUX NAUFRAGES ET AU REMORQUAGE DANS LES EAUX DE L'INTÉRIEUR.

Le gouverneur général à sir E. Thornton	N°	31.	12 juin 1879.
" au ministère des colonies	"	175	12 "
Sir E. Thornton au gouverneur général,	"	23	16 "
" "	"	24	18 "
M. Kidd au secrétaire de la légation britannique, Washington	"	...	27 "
Le gouverneur général à sir E. Thornton	"	34	30 "
" au ministère des colonies	"	186	30 "
" à sir E. Thornton	"	38	11 juil. 1879.
" au ministère des colonies	"	200	15 "
Sir E. Thornton au gouverneur général	"	33	19 "
Le ministère des colonies au gouverneur général	"	239	30 "

Sir E. Thornton au gouverneur général	N°	40	13 août 1879
Le ministère des colonies au gouverneur général	"	261	19 "
" "	"	295	12 sept. 1879
Le gouverneur général à sir E. Thornton	"	53	25 "
" au ministère des colonies	"	266	26 "
" "	"	274	2 oct. 1879.
Sir E. Thornton au gouverneur général	"	48	2 "
" "	"	50	3 "
Le gouverneur général au ministère des colonies	"	279	7 "
Sir E. Thornton au gouverneur général	"	51	10 "
Le gouverneur général à sir E. Thornton	"	58	14 "
" "	"	63	15 nov. 1879.
" au ministère des colonies	"	332	18 "
" à sir E. Thornton	"	73	15 déc. 1879.
" au ministère des colonies	"	363	15 "
Sir E. Thornton au gouverneur général	"	7	5 fév. 1880.
Le gouverneur général à sir E. Thornton	"	6	10 "
" au ministère des colonies	"	47	10 "
Le ministère des colonies au gouverneur général	"	71	11 mars 1880
Sir E. Thornton au gouverneur général	"	28	10 avril 1880
Le gouverneur général à sir E. Thornton	"	28	13 "
" "	"	75	22 nov. 1880.
" au ministère des colonies	"	331	23 "
" à sir E. Thornton	"	77	23 "
" au ministère des colonies	"	335	24 "

Le marquis de Lorne à sir E. Thornton.

N° 31 QUÉBEC, 12 juin 1879.

MONSIEUR,—Relativement à votre dépêche, n° 61, du 18 décembre dernier, et à une correspondance antérieure au sujet des règlements en vigueur sur les côtes des grands lacs concernant les navires qui font naufrage dans les eaux canadiennes, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli copie d'un rapport du comité du Conseil Privé dans lequel sont exprimées les vues du gouvernement sur cette question.

J'ai, etc., LORNE.

Au très honorable sir E. THORNTON, C.C.B., etc.

Rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé du Canada, approuvé par Son Excellence le gouverneur général le 6 juin 1879.

Le comité a pris en considération une dépêche et son contenu que le ministre de Sa Majesté à Washington a adressée à Votre Excellence le 18 décembre dernier au sujet des règlements en vigueur sur les côtes des lacs du Canada concernant les navires qui font naufrage dans les eaux canadiennes.

L'honorable ministre des douanes, auquel la dépêche plus haut mentionnée et son contenu ont été renvoyés, fait rapport que la question paraît avoir été mal comprise par les autorités de Washington, par le fait, croit-il, que l'action du ministère des douanes leur a été représentée non seulement avec exagération, mais encore sous un jour très faux.

Qu'en ce qui concerne la circulaire ministérielle du 8 mars 1878, dont il joint ici une copie, elle était, dit-il, adressée aux percepteurs des douanes seulement et avait pour but de leur rappeler la véritable interprétation des lois douanières au sujet des navires qui font côte dans les eaux canadiennes, et ils l'ont parfaitement bien compris

Aucun officier canadien du fisc n'a interprété la circulaire ou la loi comme les justifiant d'empêcher les navires étrangers de porter secours à d'autres navires en péril et de sauver la vie ou la propriété quand c'était possible, et jamais pareille intervention n'a eu lieu.

Que dans l'affaire du remorqueur à vapeur *Sarah Bryant*, qui a fait naufrage dans le mois de décembre 1874 et dont parle M. Evarts, il est clair que la circulaire n'a pu influencer les officiers du fisc mis en cause, attendu qu'elle n'a été distribué que 3½ ans après le naufrage en question ; et que l'assertion du patron du *Bryant* qui prétend avoir enlevé " les cadavres de la femme du capitaine et d'autres " n'est pas justifiée par les faits, car il existe des témoins et des documents dont la véracité est au-dessus de tout doute pour prouver que vivants et morts ont été enlevés du bâtiment naufragé par l'équipage d'un bateau canadien avant que le remorqueur fût arrivé sur le théâtre du désastre. Le ministre soumet aussi la correspondance échangée sur ce point.

Que dans le cas du *Champion* il a été admis franchement qu'en opérant la saisie l'officier du fisc était sous une fausse impression quant à l'interprétation de la loi, et qu'il ne faisait que mettre en vigueur la loi qui défend aux bâtiments étrangers de faire le remorquage dans les eaux canadiennes. Les autorités douanières des Etats-Unis n'ont jamais permis à des bâtiments canadiens de faire ce service dans les eaux américaines. Cependant, le *Champion* n'a pas été retardé d'une heure, et le seul désagrément qu'il ait éprouvé a été de laisser pendant un court espace de temps, entre les mains du percepteur des douanes, un dépôt de $400 qui a été remis aussitôt que le commisaire des douanes eut connu les faits.

Que le gouvernement du Canada a toujours désiré et désire encore en venir à une entente afin de perfectionner les lois concernant la navigation côtière de manière à débarrasser les deux pays des restrictions désagréables et incommodes auxquelles sont soumis leurs bâtiments; mais en attendant les lois doivent être respectées, et si les droits de l'humanité ont toujours été et seront toujours reconnus, le ministère des douanes a pour devoir de protéger les droits et les intérêts de la marine marchande canadienne contre l'étranger.

Que le gouvernement du Canada non seulement y consent, mais désire ardemment que l'interprétation la plus large soit donnée aux lois qui régissent la navigation des lacs et rivières de l'intérieur, et il est prêt à entrer en négociations avec celui des Etats-Unis pour établir à cet égard une politique plus libérale; mais il ne saurait se rallier à une mesure qui donnerait aux armateurs américains, dans les eaux canadiennes, des privilèges qui ne seraient pas également garantis aux armateurs canadiens dans les eaux américaines, pas plus qu'il ne saurait accepter un système de réciprocité partielle qui favoriserait ces derniers aux dépens des premiers.

Le comité concourt dans le rapport qui précède et propose qu'une copie de ce procès-verbal, quand il aura été approuvé, soit expédiée par Votre Excellence pour l'information du gouvernement des Etats-Unis.

Pour copie conforme.

W. A. HIMSWORTH,
G.C.P.

Le marquis de Lorne au très-honorable sir M. E. Hicks-Beach.

N° 175.

QUÉBEC, 12 juin 1879.

MONSIEUR,—Relativement à ma dépêche n° 33 du 17 février dernier qui vous transmettait copie d'une correspondance échangée avec le ministre de Sa Majesté à Washington sur la question des secours à porter aux bâtiments qui font naufrage dans les eaux limitrophes des Etats-Unis et du Canada, j'ai l'honneur de vous transmettre un double du rapport du comité de mon conseil privé, que j'ai communiqué à sir Edward Thornton en réponse à des représentations faites par les autorités américaines dans une lettre portant la date du 17 décembre et dont une copie faisait partie de la dépêche plus haut mentionnée.

J'ai, etc.

Au très honorable sir M. E. HICKS-BEACH, bart. LORNE.

Sir E. Thorton au marquis de Lorne.

N° 23.

NEWBURYPORT, MASS., 16 juin 1879.

MILORD,—J'ai l'honneur de vous transmettre copie d'une note que j'ai reçue de M. Evarts au sujet d'un autre cas qui s'est produit, dans lequel les autorités canadiennes ont refusé de permettre à des bâtiments américains de porter secours à d'autres batiments américains menacés de faire naufrage sur les côtes des grands lacs, à moins qu'ils ne fussent accompagnés de remorqueurs appartenant à la compagnie connue sous le nom de *Canadian Towing and Wrecking Company.*

Je ne sais pas si, au cours de la dernière session du parlement canadien, il a été pris des mesures à cet égard ; mais j'ose espérer que, dans le cas contraire, le gouvernement canadien saura trouver le moyen de modifier les ordres actuellement en vigueur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
De Votre Excellence le très obéissant serviteur,

EDWARD THORNTON.

A Son Excellence le
Marquis de LORNE, C.C., etc.

M. Wm Evarts à sir E. Thornton.

MINISTÈRE D'ETAT, WASHINGTON, 13 juin 1879.

MONSIEUR,—Relativement à une correspondance antérieurement échangée à propos du système suivi sur les grands lacs à l'égard des navires qui font naufrage, ainsi qu'à l'entretien que nous avons eu sur ce sujet le 22 janvier dernier, j'ai l'honneur de vous demander ce que le gouvernement canadien a fait jusqu'ici à cet égard, et de vous signaler un nouveau cas qui s'est produit récemment.

Le 19 du mois dernier, le remorqueur américain *John Owen* partait de Tawos. Michigan, ayant à sa remorque un train composé de plus de 2,000,000 pieds de bois de charpente appartenant à un citoyen de l'Etat de New-York et évalué à vingt mille piastres. Peu de temps après avoir passé l'île de la Pointe Pelée, lac Erié, il essuya une violente tempête, et le train de bois, se détachant, alla s'échouer sur l'île de la Pointe Pelée avant qu'on put le retrouver. Le remorqueur *Kate Williams*, de Détroit, se trouvant sur les lieux, voulut aider à sauver le train de bois ; mais les douaniers canadiens s'opposèrent à ce qu'un remorqueur américain tirât le train au large, ou prît au sauvetage d'autre part que celle d'aider aux remorqueurs appartenant à la compagnie canadienne "Towing and Wrecking" de Windsor, à 75 milles de distance ; et ils déclarèrent que s'il enfreignait cette défense, le *Kate Williams* se rendrait passible de saisie pour infraction à la loi canadienne concernant les naufrages. En conséquence, les propriétaires du train de bois furent obligés de le laisser sur l'île exposé pendant plus de 20 heures à de grands dangers, en attendant l'arrivée des secours.

La question en litige est de la plus haute importance pour la marine des Etats-Unis, vous le savez fort bien. Il se fait un trafic considérable sur les lacs, et il est à désirer que le système actuellement en vogue au sujet des naufrages et qui donne si peu de satisfaction soit remplacé par un autre plus en rapport avec l'urbanité internationale et les termes des traités qui existent entre les Etats-Unis et la Grande-Bretagne. J'espère donc sincèrement et je m'attends à ce que le gouvernement du Canada en viendra bientôt, sur ce sujet, à une conclusion définie et satisfaisante.

J'ai, etc.,

WM. M. EVARTS.

Le très honorable sir E. THORNTON, C.C.B., etc.

Sir E. Thornton au marquis de Lorne.

N° 24.

NEWBURYPORT, 18 juin 1879.

MONSIEUR,—Depuis que j'ai adressé à Votre Excellence ma dépêche n° 23 du 16 de ce mois, j'ai eu l'honneur de recevoir la vôtre, n° 31, du 12, dans laquelle vous me transmettez copie d'un rapport du conseil privé du Canada, portant la date du 6 de ce mois et approuvé par Votre Excellence, au sujet des règlements en vigueur sur les côtes canadiennes des grands lacs concernant les navires qui font naufrage dans les eaux du Canada.

Je transmets une copie de ces documents à M. Evarts, et je serai très obligé si Votre Excellence veut bien me faire envoyer deux ou trois autres copies de la correspondance imprimée, échangée au sujet du remorqueur à vapeur *Sarah E. Bryant.*

J'ai l'honneur d'être, milord,
De Votre Excellence le très obéissant serviteur,

EDWARD THORNTON.

Son Excellence le marquis de LORNE, C.C.

M. Kidd au secrétaire de la légation britannique, Washington.

OTTAWA, 27 juin 1879.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de Son Excellence le gouverneur général de vous transmettre sous ce pli, en réponse à la demande formulée dans la dépêche de sir Edward Thornton, n° 24, datée le 18 de ce mois, de nouvelles copies de la correspondance imprimée relative au remorqueur à vapeur *Sarah E. Bryant.*

J'ai, etc., JOHN KIDD,
Pour le secrétaire du gouverneur général.

Au secrétaire de la légation
britannnique, Washington.

Le marquis de Lorne à sir E. Thornton.

N° 34.

OTTAWA, 30 juin 1879.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous accuser réception d'une nouvelle dépêche, n° 23, du 16 de ce mois, me transmettant une communication dans laquelle M. Evarts signale un nouveau cas où l'on a empêché un bâtiment américain naufragé dans les eaux canadiennes d'être secouru par d'autres que les remorqueurs de la "Canadian Towing and Wrecking Company"; et de vous informer que j'ai saisi mon gouvernement de ces communications.

J'ai, etc., LORNE.

Au très honorable sir E. THORNTON, C.C.B.

Le marquis de Lorne à sir M. E. Hicks-Beach.

N° 186.

OTTAWA, 30 juin 1879.

MONSIEUR,—Relativement à ma dépêche n° 175 du 12 de ce mois et à une correspondance antérieure sur le même sujet, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, pour votre information, copie d'une nouvelle dépêche du ministre de Sa Majesté à Washington, contenant une note dans laquelle M. Evarts cite un autre cas qui se

rattache à la question de secourir les bâtiments naufragés dans les eaux limitrophes des Etats-Unis et du Canada.

J'ai fait communiquer à mon gouvernement copie de la dépêche de sir E. Thornton et de son contenu.

J'ai, etc., LORNE.

Au très honorable
Sir M. E. Hicks-Beach.

Le marquis de Lorne à sir E. Thornton.

N° 38.

CITADELLE QUÉBEC, 11 juillet 1879.

MONSIEUR,—Relativement à la correspondance échangée sur la question de secourir les bâtiments naufragés sur les côtes des lacs, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, pour votre information, copie d'un rapport dressé par le capitaine Lewis, que le gouvernement avait chargé de faire une enquête à ce sujet.

J'ai, etc., LORNE.

Au très honorable sir E. THORNTON, C.C.B.

Le marquis de Lorne à sir M. E. Hicks-Beach.

N° 200. QUÉBEC, 15 juillet 1879.

MONSIEUR,—Relativement à mes dépêches notées en marge*, transmettant copie de la correspondance échangée avec le ministre de Sa Majesté à Washington sur la question de secourir les bâtiments naufragés sur les côtes des lacs du Canada, j'ai l'honneur de vous inclure copie d'un rapport préparé par le capitaine Lewis, qui avait reçu instruction de mon gouvernement de faire une enquête à ce sujet.

J'ai communiqué une copie de ce document à sir E. Thornton.

J'ai, etc., LORNE.

Au très honorable M. E. HICKS-BEACH.

Sir M. E. Hicks-Beach au marquis de Lorne.

N° 239. DOWNING STREET, 30 juillet 1879.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la depêche de Votre Seigneurie, N° 186, datée le 30 du mois dernier, renfermant une dépêche du ministre de Sa Majesté à Washington, ainsi que copie d'une note de M. Evarts concernant le naufrage d'un train de bois de charpente remorqué par un remorqueur américain sur le lac Erié, cas dans lequel on prétend que les autorités canadiennes ont refusé de laisser un remorqueur américain porter secours.

Je serai bien aise d'être informé du résultat du renvoi que vous dites avoir fait à vos ministres sur ce sujet.

J'ai l'honneur, d'être, milord, de Votre Seigneurie,
Le très humble et très obéissant serviteur,

M. E. HICKS-BEACH.

Gouverneur général, le très honorable MARQUIS de LORNE, C.C., etc., etc.

---

* No. 33, 13 fév. 1879; No. 175, 12 juin 1879; No. 186, 30 juin 1879.

Sir Edward Thornton au marquis de Lorne.

N° 33. WASHINGTON, 19 juillet 1879.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de Votre Excellence, n° 38, du 11 de ce mois, transmettant copie du rapport du capitaine Lewis sur le système de sauvetage suivi sur les côtes canadiennes des grands lacs, et d'offrir mes meilleurs remerciements pour l'envoi de cet intéressant document.

J'ai l'honneur d'être, milord,

De Votre Excellence le très humble et obéissant serviteur,

E. THORNTON.

A Son Excellence le marquis de LORNE, C.C.

Sir E. Thornton au marquis de Lorne.

N° 40. NEWBURYPORT, 13 août 1879.

MILORD,—Relativement à une correspondance antérieure, j'ai l'honneur de transmettre à Votre Excellence, sous ce pli, copie d'une nouvelle note que j'ai reçue de M. Seward au sujet des naufrages sur les grands lacs.

J'ai l'honneur d'être, milord,

De Votre Excellence le très humble et obéissant serviteur,

EDWARD THORNTON.

A Son Excellence le marquis de LORNE, C.T., G.C.M.G., etc.

M. F. W. Seward à sir E. Thornton.

MINISTÈRE D'ETAT, WASHINGTON, 11 août 1879.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note du 18 juin dernier se rattachant au sujet des naufrages sur les grands lacs.

En lisant la copie, accompagnant votre note, d'un rapport du comité du conseil privé canadien approuvé par le gouverneur général le 6 juin 1879, on observe qu'il y est déclaré que le gouvernement du Canada est prêt à entrer en négociations avec ce gouvernement dans le but d'adopter en cette matière une politique plus libérale que celle actuellement suivie, mais qu'il ne saurait se rallier à une mesure qui donnerait aux armateurs américains, sur les eaux canadiennes, des privilèges qui ne seraient pas pareillement garantis aux armateurs canadiens sur les eaux américaines, ni accepter un système de réciprocité partielle qui favoriserait en pratique les derniers aux dépens des premiers,

S'il me fait plaisir d'observer chez les autorités canadiennes cette disposition et ce désir d'en venir avec le gouvernement des Etats-Unis à une entente qui mettrait fin au système défectueux suivi sur les lacs limitrophes aux deux pays, d'un autre côté je suis surpris qu'elles se soient exprimées comme elles le font dans le rapport en question, vu l'existence de l'acte du Congrès des Etats-Unis, approuvé le 19 juin 1878, intitulé: "Acte concernant les secours à donner aux bâtiments naufragés ou désemparés dans les eaux limitrophes aux Etats-Unis et au Canada," dont copie vous a été transmise le 15 juillet 1878 pour être envoyée au gouvernement canadien et qui a dû être prise en sérieuse considération par celui-ci. Je vous inclus sous ce pli une seconde copie de cette loi pour votre information ; et je vous prie d'attirer l'attention du gouvernement canadien sur le fait que la pleine réciprocité que l'acte établit attend seulement l'action de ce gouvernement pour être en opération et faire disparaître de la sorte une cause d'embarras graves et dangereux pour les intérêts maritimes des Etats-Unis.

J'ai, etc.,

F. W. SEWARD, *secrétaire intérimaire.*

Le très honorable sir E. THORNTON, C.C.B.

Sir M. E. Hicks Beach au marquis de Lorne.

N° 261. DOWNING STREET, 19 août 1879.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche n° 200, du 15 juillet dernier, renfermant copie d'un rapport du capitaine Lewis, l'officier chargé par votre gouvernement de faire une enquête sur la question des secours à porter aux bâtiments qui font naufrage sur les côtes des lacs du Canada.

J'ai l'honneur d'être, milord,

De Votre Seigneurie,

Le serviteur très humble et obéissant,

M. E. HICKS-BEACH.

Au gouverneur général le très-honorable
Marquis de LORNE, C.C., G.C.M.G., etc.

Sir M. E. Hicks-Beach au marquis de Lorne.

No 295. DOWNING STREET, 12 septembre 1879.

MILORD,—Relativement à la dépêche n° 21 du 24 janvier dernier et à la correspondance subséquemment échangée au sujet des règlements en vigueur au Canada et aux Etats-Unis concernant les secours à porter aux bâtiments naufragés sur les lacs limitrophes aux deux pays, j'ai l'honneur de vous informer que j'ai reçu copie de la note de M. Seward à sir Edward Thornton, datée le 11 août, et qui est déjà en la possession de Votre Seigneurie.

Le gouvernement de Sa Majesté apprendrait avec satisfaction qu'un arrangement réciproque a été conclu sur cette question entre le gouvernement des Etats-Unis et celui du Canada.

J'ai l'honneur d'être, milord,

De Votre Seigneurie

Le très humble serviteur,

M. E. HICKS-BEACH.

Gouverneur-général le très-honorable
Marquis de LORNE, C.C., G.C.M.G., etc.

Le marquis de Lorne à sir E. Thornton.

N° 53. OTTAWA, 25 septembre 1879.

MONSIEUR,—Relativement à la correspondance échangée au sujet du naufrage de bâtiments étrangers dans les eaux canadiennes, j'ai l'honneur de vous communiquer la copie ci-jointe d'une circulaire publiée par le ministère des douanes et qui définit les termes de la circulaire n° 210 du 5 mars 1878, dont une copie est déjà en votre possession.

J'ai, etc.,

LORNE.

Le très-honorable sir E. THORNTON, C.C.B.

Circulaire n° 231.

N° 17. MINISTÈRE DES DOUANES. OTTAWA, 19 septembre 1879.

MONSIEUR,—Relativement à la circulaire ministérielle n° 210-3 du 5 mars 1878, au sujet du naufrage de bâtiments étrangers dans les eaux canadiennes, le ministre des douanes m'a donné instruction de vous dire que cette circulaire ne doit pas être interprétée comme s'appliquant aux cas où la vie peut être en péril et où la propriété peut être compromise par des retards; dans des cas tels par exemple que l'échouement d'un bâtiment dans des circonstances où des secours immédiats préviendraient le naufrage; il n'y a pas non plus de cas possibles où des bâtiments, à quelque nation qu'ils appartiennent, puissent être empêchés d'aller au secours de personnes ou de bâtiments en péril.

Vous interpréterez les mots " propriété ou bâtiments naufragés dans les eaux canadiennes " comme s'appliquant aux bâtiments et aux cargaisons jetés sur les côtes canadiennes et échoués ou naufragés, nécessitant l'emploi d'appareils pour les désécher ou transborder les cargaisons dans d'autres bâtiments, et aux marchandises qui auront pu être débarquées ou mises à flot et jetées sur les côtes, et qui dans ces deux cas tombent sous les dispositions des lois du fisc.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. JOHNSON.

Au percepteur des douanes.

Le marquis de Lorne à sir E. Thornton.

N° 266 OTTAWA, 26 septembre 1879.

MONSIEUR,—Relativement à la correspondance échangée sur la question de l'aide à donner aux bâtiments naufragés sur les côtes des lacs du Canada, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, pour votre information, copie d'une circulaire publiée par le ministère des douanes canadiennes et qui explique celle publiée le 5 mars 1878.

J'ai transmis copie de cette circulaire au ministre de Sa Majesté à Washington.

J'ai l'honneur, etc., LORNE.

Au très honorable sir M. E. HICKS-BEACH, etc.,

Le marquis de Lorne à sir M. E. Hicks-Beach.

N° 274 HÔTEL DU GOUVERNEMENT, OTTAWA, 2 octobre 1879.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche n° 295 du 12 du mois dernier, au sujet de l'aide à donner aux bâtiments naufragés sur les côtes des lacs du Canada, et dans laquelle vous dites que le gouvernement de Sa Majesté apprendrait avec satisfaction qu'un arrangement réciproque a été conclu sur cette question entre mon gouvernement et celui des Etats-Unis.

Dans ma dépêche n° 266 du 26 du mois dernier, j'ai eu l'honneur de vous envoyer copie d'une circulaire que le ministère des douanes canadiennes venait de publier sur ce sujet et qui, mon gouvernement l'espère, va faire disparaître toute cause de plainte de la part des autorités américaines.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très humble et obéissant serviteur,

LORNE.

Au très honorable sir M. E. HICKS-BEACH, etc.

Sir E Thornton au marquis de Lorne.

N° 48 WASHINGTON, 2 octobre 1879.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de Votre Excellence, n° 53 du 25 du mois dernier, transmettant copie d'une circulaire publiée par le ministère des douanes du Canada et qui définit la teneur de la circulaire n° 210 du 5 mars 1878 relative au naufrage de bâtiments dans les eaux canadiennes; et en vous remerciant de cette communication, j'ai l'honneur de vous informer que j'en ai transmis une copie au secrétaire des Etats-Unis.

J'ai l'honneur d'être, de Votre Excellence,
Le très humble et obéissant serviteur,

EDWARD THORNTON.

A Son Excellence le MARQUIS de LORNE, C.C.G.C.M.G., etc., etc.

Sir E. Thornton au marquis de Lorne.

N° 50. WASHINGTON, 3 octobre 1879.

MILORD,—Relativement à ma depêche à Votre Excellence, n° 48, en date d'hier, j'ai l'honneur de vous inclure sous ce pli copie d'une note que j'ai reçue de M. Hunter, secrétaire d'Etat intérimaire, exprimant le plaisir avec lequel son gouvernement a appris que le ministère des douanes du Canada avait publié une circulaire définissant la teneur de la circulaire du 5 mars 1878 au sujet du naufrage de bâtiments étrangers dans les eaux canadiennes.

J'ai l'honneur d'être, milord, de Votre Excellence,
Le très humble et obéissant serviteur,

EDWARD THORNTON.

A Son Excellence le MARQUIS de LORNE, C.C., G.C.M.G., etc., etc.

M. W. Hunter à sir E. Thornton.

MINISTÈRE D'ETAT, WASHINGTON, 20 octobre 1879.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre note du 30 du mois dernier, transmettant copie d'une circulaire publiée par le ministère des douanes du Canada et dans laquelle elle définie la teneur de la circulaire n° 210 du 5 mars 1878 relative au naufrage de navires étrangers dans les eaux canadiennes, et de vous exprimer le plaisir qu'elle a causé à ce gouvernement.

J'ai, etc.,

W. HUNTER, *secrétaire intérimaire.*

Au très honorable sir E. THORNTON, C.C.B.A etc.

Le marquis de Lorne à sir M. E. Hicks-Beach.

N° 279. HOTEL DU GOUVERNEMENT, OTTAWA, 7 octobre 1879.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre copie d'une dépêche du ministre de Sa Majesté à Washington, renfermant copie d'une lettre qu'il a reçue du secrétaire

des Etats-Unis et dans laquelle celui-ci exprime l'approbation donnée par les autorités américaines à la teneur de la circulaire publiée par le ministère des douanes du Canada au sujet des secours à porter aux bâtiments étrangers naufragés, circulaire dont une copie vous a été transmise dans ma dépêche n° 266 du 24 septembre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très humble et obéissant serviteur,

LORNE.

Le très honorable
Sir M. E. Hicks-Beach, etc., etc.

Sir E. Thornton au marquis de Lorne.

N° 51.

Washington, 10 octobre 1879.

Milord,—J'ai l'honneur de vous transmettre copie d'une note que j'ai reçue de M. Hunter, secrétaire d'Etat intérimaire, au sujet de la saisie opérée par le remorqueur canadien *Prince Alfred*, du remorqueur américain *Relief* et d'un train de bois qu'il avait à sa remorque. On prétend que la saisie, qui eut lieu le 27 septembre dernier, a été opérée dans les eaux américaines, à un tiers de mille des côtes du Michigan, près l'embouchure de la rivière Sainte-Claire.

M. Hunter exprime le désir du gouvernement des Etats-Unis que cette affaire soit portée à l'attention du gouvernement canadien, non-seulement à cause des dommages occasionnés à un citoyen américain, ainsi qu'il le dit, mais aussi parce que la saisie a eu lieu dans les limites des Etats-Unis.

J'ai l'honneur d'être, milord,
De Votre Excellence le très humble
et obéissant serviteur,

EDWARD THORNTON.

A Son Excellence le Marquis de Lorne, C.C., G.C.M.G., etc., etc.

M. W. Hunter à sir E. Thornton.

Ministère d'Etat, Washington, 9 octobre 1879.

Monsieur,—J'ai l'honneur de porter à votre attention certaines circonstances qui entournent un cas auquel les lois canadiennes du fisc ont récemment donné lieu.

Il parait que le remorqueur à vapeur américain *Relief*, propriété de Evans, Gouin et Cie, de Tonawanda, New-York, a été, ainsi qu'un train de bois de pin qu'il avait à sa remorque, saisi le 27 juillet dernier par le remorqueur à vapeur canadien *Prince Alfred*, ayant à son bord un effectif de trente à quarante hommes. Il paraît aussi qu'au moment de la saisie le *Relief* se trouvait dans les eaux américaines, à environ un tiers de mille de la côte du Michigan, près l'embouchure de la rivière Sainte-Claire. Il parait que la raison pour laquelle les autorités canadiennes ont opéré la saisie dont on se plaint a été une prétendue violation des lois du Canada par le patron du *Relief*, en en payant pas le droit sur le bois et en ne déclarant pas l'arrivée de son bâtiment aux autorités du fisc pour obtenir un acquittement. Après la saisie, le *Relief* fut, avec le train de bois, amené de force à Port Sarnia, et ensuite le train de bois fut conduit de là à Windsor, Canada. Informations prises, les autorités canadiennes constatèrent que le patron du *Relief* avait pris un train de bois à un endroit de la baie Georgienne où il n'y avait pas de bureau de douanes auquel il aurait pu faire rapport, et qu'il avait reçu ordre de M. Evans, le propriétaire du train de bois, de conduire ce dernier à Port Sarnia, d'y payer les droits sur le bois et d'y présenter les papiers du bâtiment afin d'obtenir un acquitte-

ment pour Tonawanda, New-York. Après avoir été retenu pendant trente heures à Port Sarnia, le remorqueur *Relief* fut remis et liberté. Les droits sur le bois ont été acquittés le 28 juillet dernier, au bureau des terres de Toronto, et le train de bois fut aussi subséquemment libéré.

D'après les représentations qui ont été faites à ce ministère, il paraîtrait que la saisie du remorqueur *Relief* et du train de bois a été opérée dans les eaux américaines, avant que le patron ait eu le temps d'exécuter l'ordre qu'il avait reçu d'aller s'annoncer aux autorités canadiennes à Port Sarnia, dans le but d'obtenir un acquittement pour Tonawanda, New-York, et avant d'avoir eu le temps de payer les droits sur le bois; et que, de plus, les droits en question ont été acquittés dans un temps raisonnable après que l'endroit où ils étaient payables pût être atteint.

Ce gouvernement désire que l'attention des autorités canadiennes soit portée, non seulement sur les dommages sérieux causés à un citoyen américain par la retenue du remorqueur à vapeur *Relief*, mais encore sur la circonstance grave que la saisie a été faite, ainsi qu'allégué, pendant que le bâtiment était dans les limites des Etats-Unis. Je dois ajouter que ce gouvernement a d'autant plus d'inquiétude sur ce sujet qu'on a récemment porté à son attention d'autres cas semblables, également vexatoires, en rapport avec l'administration des lois fiscales du Canada.

J'ai, etc.,

W. HUNTER, *secrétaire intérimaire.*

Au très honorable sir E. THORNTON, C.C.B.

Le marquis de Lorne à sir E. Thornton.

N° 58. OTTAWA, 14 octobre 1879.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche, n° 51, du 10 de ce mois, renfermant copie d'une note du secrétaire intérimaire des Etats-Unis, au sujet de la saisie, opérée par le remorqueur canadien *Prince Alfred*, du remorqueur américain *Relief* avec un train de bois qu'il avait à sa remorque, et que j'ai fait donner copie de ces communications à mon gouvernement pour qu'il fasse une prompte enquête.

J'ai, etc.,

LORNE.

Le marquis de Lorne à sir E. Thornton,

N° 63. OTTAWA, 15 novembre 1879.

MONSIEUR,—Relativement à votre dépêche n° 23 du 16 juin dernier et à la correspondance échangée au sujet des naufrages sur les côtes des lacs du Canada, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli copie d'un rapport du comité du conseil privé exprimant son adhésion à un mémoire présenté sur cette question par le ministre des douanes.

J'envoie une copie en double de ce document au gouvernement de Sa Majesté.

J'ai, etc.,

LORNE.

Au très honorable sir E. THORNTON, C.C.B., etc.,
Légation britannique, Washington.

Rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé du Canada, approuvé par Son Excellence le gouverneur général le 12 novembre 1879.

Le comité du conseil a pris en considération la dépêche de sir E. Thornton à Votre Excellence, datée le 16 juin dernier, au sujet du prétendus refus des autorités canadiennes de permettre à des bâtiments américains d'aider à sauver une propriété

américaine en danger de faire naufrage sur la côte canadienne des grands lacs, à moins que ce ne fût en compagnie des remorqueurs de la "*Canadian Towing and Wrecking Company*,"—dépêche dans laquelle le ministre britannique exprime l'espoir que le gouvernement du Canada trouvera moyen de modifier les règlements en vigueur sur cette matière, et transmet une dépêche à lui adressée par M. le secrétaire Evarts à la date du 13 juin, dans laquelle il est dit que le 19 mai dernier les officiers canadiens ont refusé de permettre au remorqueur *Kate Williams* d'aider à sauver un train de bois qui était remorqué par le remorqueur *John Owen* dans le voisinage de l'île Pelée sur le lac Erié, et que par suite une grande partie de ce train a été perdue.

Le comité a également pris en considération un mémoire daté le 7 novembre 1879 et préparé par l'honorable ministre des douanes à qui cette dépêche a été renvoyée ; il abonde dans les opinions et recommandations qui y sont présentées, et propose que le dit mémoire soit approuvé et qu'on agisse en conséquence.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH, *G.C.P.*

Le soussigné, ministre des douanes, a l'honneur de soumettre à Son Excellence le gouverneur général en conseil le mémoire suivant sur la dépêche de sir Edward Thornton à Son Excellence, datée le 16 juin dernier, au sujet d'un prétendu refus des autorités canadiennes de permettre à des bâtiments américains d'aider à sauver une propriété américaine en danger de faire naufrage sur la côte canadienne des grands lacs, à moins que ce ne fût en compagnie des remorqueurs de la "Canadian Towing and Wrecking Company,"—dépêche dans laquelle le ministre britannique exprime l'espoir que le gouvernement Canada trouvera moyen de modifier les règlements en vigueur sur cette matière, et transmet une dépêche à lui adressée par M. le secrétaire Evarts à la date du 13 juin dans laquelle il est dit que le 19 mai dernier les officiers canadiens ont refusé de permettre au remorqueur *Kate Williams* d'aider à sauver un train de bois qui était remorqué par le remorqueur *John Owen* dans le voisinage de l'île Pelée, sur le lac Erié, et que par suite une grande partie de ce train a été perdue.

Le soussigné a l'honneur de faire observer que les autorités des Etats-Unis sont sous une fausse impression quant à la véritable interprétation qui doit être faite des ordres donnés par le ministère des douanes du Canada. Pour faire disparaître cette fausse impression, il soumet ici copie d'une circulaire distribuée sur son ordre par le commissaire des douanes, portant la date du 19 septembre dernier et qui se lit comme suit :

" Relativement à la circulaire ministérielle n° 210 du 5 mars 1878, au sujet du naufrage de bâtiments étrangers dans les eaux canadiennes, le ministre des douanes m'a donné instruction de vous dire que cette circulaire ne doit pas être interprétée comme s'appliquant aux cas où la vie peut être en péril et où la propriété peut être compromise par des retards ; dans des cas tels par exemple que l'échouement d'un bâtiment dans des circonstances où des secours immédiats préviendraient le naufrage ; il n'y a pas non plus de cas possibles où des bâtiments, à quelque nation qu'ils appartiennent, puissent être empêchés d'aller au secours de personnes ou de bâtiments en péril.

" Vous interprêterez les mots " propriété ou bâtiments naufragés dans les eaux canadiennes " comme s'appliquant aux bâtiments et aux cargaisons jetés sur les côtes canadiennes et échoués ou naufragés, nécessitant l'emploi d'appareils pour les désécher ou transborder les cargaisons dans d'autres bâtiments, et aux marchandises qui auront pu être débarquées ou mises à flot et jetées sur les côtes, et qui dans les deux cas tombent sous les dispositions des lois du fisc."

Le soussigné soumet également, ci-jointe, copie d'un rapport dressé par l'inspecteur des douanes d'Ontario sur les résultats de l'enquête qu'il a faite relativement à la cause des remorqueurs *John Owen* et *Kate Williams* et du train de bois qu'on dit avoir fait naufrage sur l'île Pelée. Les faits suivants ressortent de ce rapport :

1° Le train de bois était remorqué par les deux remorqueurs américains plus haut mentionnés, quand il a été avarié.

2° La cause de ces avaries a été une violente tempête, jointe au fait que les remorqueurs ont dépensé une trop grande force de halage pour empêcher le train de bois d'être poussé à la côte, ce qui a eu pour conséquence que les dits remorqueurs ont mis le train de bois en pièces.

3° Aucun officier canadien n'a refusé aux remorqueurs des Etats-Unis d'aller au secours du train de bois.

4° Aucune demande n'a été faite à des officiers de douanes du Canada de permettre à un navire américain de donner de l'aide dans ce cas, et à l'époque de l'accident il n'y avait aucun douanier canadien sur l'île Pelée.

5° Les patrons des remorqueurs *John Owen* et *Kate Williams* exposent qu'ils n'ont pas été gênés dans leurs mouvements; et M. S. P. Bliss, le propriétaire du train de bois, non-seulement n'a pas été partie à la plainte, mais répudie l'idée d'ouvrir des plaintes ou des causes de plainte contre les officiers des douanes canadiennes dans ce cas.

En conséquence, le soussigné recommande qu'une réponse à la dépêche en question, basée sur les faits ci-dessus, soit autorisée par Son Excellence le gouverneur général en conseil et transmise, ainsi que le rapport de l'inspecteur, au ministre de Sa Majesté à Washington, avec l'expression du regret que des accusations aussi dénuées de fondement aient été portées contre les autorités canadiennes.

Le soussigné a examiné avec soin la dépêche du 13 juin dans laquelle M. Evarts suggère une modification des instructions données par la circulaire du 5 mars 1878 au sujet des naufrages dans les eaux canadiennes, et constate que ces ordres n'ont été donnés qu'après des refus répétés de la part d'officiers américains de permettre à des remorqueurs canadiens de porter secours à des bâtiments britanniques naufragés dans les eaux des Etats-Unis, et qu'après que des instructions eussent été envoyées de Washington à l'effet d'empêcher des remorqueurs britanniques de porter secours comme il vient d'être dit—instructions dont voici copie :—

"WASHINGTON, 14 juin 1877.

"Les bâtiments échoués dans les eaux américaines passent aux mains des autorités douanières des Etats-Unis, les naufrageurs étrangers ne peuvent en prendre possession.

"H. F. FRENCH, *sous-secrétaire.*

"A. R. SHULENBERG, Windsor."

Alors il a été jugé à propos, dans l'intérêt du Canada, de publier la circulaire ministérielle du 5 mars 1878, et depuis lors des bâtiments canadiens ont reçu la mission spéciale de remorquer et porter secours aux bâtiments naufragés; et tant que l'interprétation la plus large a été donnée à la dite circulaire ministérielle afin de prévenir la possibilité de saisir les bâtiments en danger, ou tant qu'il sera possible de sauver la vie ou la propriété, le soussigné ne juge pas à propos, dans l'intérêt général du Canada, de recommander à Son Excellence le gouverneur général en conseil de modifier du dit ordre autrement qu'il l'est dans la circulaire du 19 septembre dernier, plus haut mentionnée.

M. BOWELL.

Ministères des douanes, Ottawa, 7 novembre 1879.

HAMILTON, 16 octobre 1879.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 8 septembre dernier (dossier 2,689, '79), renfermant copie d'une lettre adressée par le secrétaire d'Etat, Washington, au ministre de Sa Majesté, sir Edward Thornton, au sujet du prétendu refus d'officiers de douanes de permettre au remorqueur *John Owen* de porter secours à un train de bois partiellement éparpillé par une tempête, dans le voisinage de l'île Pelée, au mois de mai dernier; avec prière de me rendre de suite à Kingsville, et à l'île si c'était nécessaire, dans le but de m'informer de l'affaire et d'en dresser ensuite un rapport.

Lorsque je reçus votre lettre, j'étais malheureusement retenu à la maison par la maladie qui m'a empêché d'aller à Kingsville, etc. Toutefois, je me suis mis de suite en communication, par télégrammes et par lettres, avec des personnes dignes de foi et que je croyais en mesure de me donner des renseignements exacts, et j'espère qu'on sera satisfait du résultat.

Voici copie d'un extrait de la lettre du secrétaire d'Etat, Washington, que vous m'avez inclus dans votre lettre du 8 septembre dernier :—

" Le 19 du mois dernier, le remorqueur américain *John Owen* partait de Terras, Michigan, ayant à sa remorque un train composé de plus de 2,000,000 de pieds de bois de charpente appartenant à un citoyen de l'Etat de New-York et évalué à $20-000. Peu de temps après avoir passé l'île de la Pointe Pelée, lac Erié, il essuya une violente tempête, et le train de bois, se détachant, alla s'échouer sur l'île de la Pointe Pelée avant qu'on pût le retrouver. Le remorqueur *Kate Williams*, de Détroit, se trouvant sur les lieux, voulut aider à sauver le train de bois ; mais les douaniers canadiens s'opposèrent à ce qu'un remorqueur américain tirât le train au large de l'île ou prît au sauvetage d'autre part que celle d'aider aux remorqueurs appartenant à la compagnie canadienne "Towing and Wrecking," de Windsor, à 75 milles de distance ; et ils déclarèrent que s'il enfreignait cette défense, le *Kate Williams* se rendrait passible de saisie pour infraction à la loi canadienne concernant les naufrages. En conséquence, les propriétaires du train de bois furent obligés de le laisser sur l'île, exposé pendant plus de 30 heures à de grands dangers, en attendant l'arrivée des secours."

Avant d'aller plus loin, j'attire respectueusement votre attention sur les faits suivants qui sont bien connus des propriétaires de remorqueurs et américains et canadiens : Si un train de bois traîné par un remorqueur échoue ou sur le rivage ou dans la boue, que ce soit dans les eaux canadiennes ou dans les eaux américaines, le remorqueur a parfaitement le droit de le tirer sans empêchement et sans entrave ; mais s'il a besoin d'aide, il doit demander un remorqueur américain dans les eaux américaines, ou un remorqueur canadien dans les eaux canadiennes. Cette règle peut n'être pas la loi écrite, mais elle est comprise et acceptée par les propriétaires des remorqueurs qui font le service de la rivière Détroit. Ainsi, par exemple, le *Parker*, propriété de la " Wrecking Company," de Windsor, remorquait la goëlette *Two Fannies*, lorsqu'en passant il y a quelque temps l'île Grassi, à quelques milles en aval de Détroit, la goëlette toucha fond sur les bords ; son propriétaire, pour plus de certitude de n'être pas tracassé, se rendit à Détroit et demanda à M. le percepteur Bell, la permission que celui-ci, me dit-on, lui donna avec beaucoup de courtoisie, ajoutant que le même privilège avait toujours été accordé aux remorqueurs américains par les autorités canadiennes. Jusque là, tout alla bien ; mais lorsqu'il fut constaté que le remorqueur *Parker* ne pouvait pas aider à la *Two Fannies*, qu'arriva-t-il ? Le *Prince Albert*, appartenant au même armateur que le *Parker*, et qui se trouvait à quelques milles du théâtre de l'accident, où il aurait pu se porter en moins d'une heure, fut empêché d'y aller ; le propriétaire se vît obligé d'aller à Détroit et d'engager un remorqueur américain, ce qui lui occasionna plus de dépenses que s'il avait pu se servir du *Prince Albert*. Je tiens ce fait du propriétaire du *Parker* qui, je crois, est prêt à en attester la vérité.

Je cite ce cas, parce qu'il se rattache indirectement, j'oserais même dire directement, à celui dont nous nous occupons.

Je vous inclus copies de lettres et télégrammes numérotés comme suit :

A. Télégrammes des percepteurs, Amherstburg et Kingsville, datés le 12 septembre 1879.

B. Lettre de M. le percepteur Benson, Windsor, datée le 15 septembre 1879.

C. Lettre de M. le percepteur Benson, Windsor, datée le 17 septembre 1879.

D. Lettre de M. le percepteur King, du Port de Kingsville, datée le 20 septembre 1879.

E. Lettre de M. le sous-percepteur Scott, de Leamington, datée le 20 septembre 1879.

F. Lettre de M. le percepteur Anderson, Port d'Amhertburg, datée le 18 septembre 1879.

G. Lettre de M. le percepteur Benson, Windsor, datée le 6 octobre 1879.

H. Lettre de M. Angus Macdonald, gérant de la "*Canada Wrecking and Towing Company*," Windsor, datée le 9 octobre 1879.

I. Copies de questions posées par M. l'inspecteur Mewburn à M. le sous-percepteur Scott, du port extérieur de Leamington, et des réponses de ce dernier.

La semaine dernière j'ai visité Windsor et Amherstburg, et lundi je me suis rendu à Tonawanda pour voir le propriétaire du train de bois.

J'ai profité de mon voyage à Windsor pour visiter Détroit avec M. le percepteur Benson ; ensemble nous allâmes voir M. Owen, le propriétaire du remorqueur *John Owen*. Il nous déclara positivement qu'il n'avait pas été lésé le moins du monde. Il était allé à Windsor, à la demande de son père, pour voir M. le percepteur Benson ; il s'était ensuite rendu à Amherstburg pour voir M. le percepteur Anderson, qui lui avait donné toutes les facilités possibles et lui avait dit de se servir du remorqueur comme bon lui semblerait, attendu que le train de bois était à sa remorque. Il corrobora pleinement les lettres de MM. Benson et Anderson.

Je lui fis part du sujet de la plainte. Il dit qu'il n'avait pas de plainte à porter—qu'il était bien traité, que son remorqueur était frêté à la journée, et non à l'entreprise.

De là j'allai voir M. Murphy, le propriétaire du remorqueur *Kate Williams*, à qui je communiquai la lettre de M. le percepteur Benson marquée B, ainsi que la teneur de la plainte. Il admit que la lettre de M. Benson était une version exacte de ce qui avait été dit dans le temps ; il ajouta, toutefois, qu'en soumettant ses papiers, il avait trouvé un télégramme du patron du *Kate Williams* relatif au fait qu'il n'avait pas obtenu l'entreprise, le basant sur les mots dont s'était servi le sous-percepteur Scott, et que le remorqueur ne courait pas le risque d'être saisi. M. Murphy n'avait pas à se plaindre ; son remorqueur n'avait été aucunement molesté. La seule réserve qu'il ait faite, c'est la manière dont Scott avait dit les mots : "Si vous avez besoin d'aide, il vous faudra prendre un remorqueur canadien ;" mais je ne puis trouver aucune preuve que Scott se soit servi de ces mots de la manière dont parle M. Murphy.

M. Owen déclara que si son remorqueur avait été maltraité, le patron en aurait certainement fait rapport. M. Owen et M. Murpny admettent tous deux qu'avant son échouement le train de bois était remorqué par le *John Owen* et le *Kate Williams*, qui essayaient de le tenir au large, et qu'une des causes de l'accident est la trop grande force des deux remorqueurs. Ceux-ci ont mis le train de bois en pièces d'abord—non le coup de vent,—puis il a touché terre, il n'y a que la carcasse du train qui a été retenue par le *Owen* ou le *Kate Williams* (car il parait y avoir désaccord sur la question de savoir lequel des deux est allé à Leamington) ; dans tous les cas, un des remorqueurs retint cette partie du train de bois jusqu'à ce que M. Booth eut été à Leamington avec l'autre remorqueur et en fût revenu ; cependant, quand le train de bois toucha terre, c'était dans un endroit sûr. C'est une règle bien reconnue parmi les flotteurs de bois et les remorqueurs qu'il est plus prudent de laisser un train de bois aller à terre plutôt que d'attendre qu'il soit brisé, comme la chose a eu lieu dans le cas actuel. Si, cependant, le train de bois a été exposé au péril pendant 30 heures avant qu'on pût se procurer de l'aide (c'est-à-dire après qu'il eût échoué) comment se fait-il que M. Booth a refusé le secours qui était offert ?

Pendant que j'étais à Amherstburg, j'ai eu la bonne fortune de rencontrer le capitaine James Brown, qui était patron du remorqueur *Parker* à l'époque où le train de bois fit naufrage. Que dit-il ? J'étais à Leamington avec le remorqueur *Parker* quand le capitaine du *Owen* y vint. Je télégraphiai à mon propriétaire que je pouvais avoir une entreprise, je demandai au capitaine du *Owen* s'il désirait de l'aide ? Il répondit : "Non ; j'attends un télégramme de mes propriétaires qui sont à Détroit." Le remorqueur *Parker* est resté à Leamington près de vingt-quatre heures. Le capitaine Brown est prêt à faire un affidavit à cet effet. Il réside à Amherstburg, où il est bien connu, et on peut facilement avoir son affidavit si c'est nécessaire. Ce qui précède m'a été dit en présence de M. le percepteur Anderson.

Si, donc, le train de bois était en péril, pourquoi le patron n'a-t-il pas accepté l'offre du remorqueur canadien *Parker*, qui aurait pu partir à un moment d'avis et se

rendre en moins de deux heures sur le théâtre du désastre. Assurément, l'individu qui a porté une aussi grave accusation contre nos officiers de douanes ne peut avoir eu connaissance des faits; c'est le moins qu'on en puisse dire.

Ne le connaissant pas, je n'ai pu le confronter avec ceux qui connaissent l'affaire. C'est avec la plus grande peine que je suis parvenu à trouver le propriétaire. Il demeure à Buffalo et a un bureau à Tonawanda. C'est ici que je le rencontrai.

J'allai voir M. Seth Bliss, qui me dit être le propriétaire du train de bois. Il me dit aussi que M. Booth avait charge du train lors de l'accident ; que M. Booth était maintenant employé dans son bureau, mais qu'il était allé à Buffalo ce jour-là ; qu'après avoir reçu un télégramme de Booth à Leamington, il alla à Amherstburg le même soir ; qu'il était satisfait de la manière dont il avait été traité ; que la cause de l'accident arrivé au trai de bois avait été la trop grande force des remorqueurs *Owen* et *Kate Williams* ; que si on avait laissé aller le train à terre auparavant, ça n'en aurait été que mieux, et que quand il y est allé il n'était pas du tout en péril. L'*Owen* remit en train environ 1,200,000 pieds de bois qu'il remorqua sur le côté américain. Il engagea ensuite le *Jessie*, de la "Canadian Wrecking Company"; il remit le reste du bois en train et le remorqua à Rondeau, où il réunit quelques autres pièces de bois qui s'étaient détachées l'automne dernier, et le *Jessie* les remorqua à Tonawanda. Après que le train de bois eut touché terre, il n'eut pas besoin de l'aide du remorqueur *Kate Williams*. Alors je lui fis lecture de la plainte. A mon étonnement, M. Bliss me demanda ce que cela voulait dire? "Navez-vous pas, lui demandai-je, autorisé cette plainte, comme propriétaire du train de bois?"—"Non, me répondit-il, et pourquoi l'aurais-je fait ? Je n'ai pas de plainte à faire ; je suppose qu'elle vient des employés de remorqueurs de Détroit qui voulaient avoir une entreprise et ne l'ont pas eue."—Je lui demandai alors de permettre à M. Booth de m'envoyer une déclaration à l'effet de me laisser connaître si on lui avait refusé secours ou s'il avait été empêché par des douaniers de sauver son train de bois. Il me dit que oui. Ceci se passait lundi dernier, et comme je n'ai pas entendu parler de M. Booth depuis, j'en suis sous l'impression qu'il n'a pas à se plaindre.

Le patron du *Erie Belle*, steamer faisant le service entre Windsor et l'île Pelée, à passé le train de bois et vu les remorqueurs *John Owen* et *Kate Williams* le traîner de toutes forces ; il n'a pas cru qu'ils avaient besoin d'aide et n'en a pas offert.

La preuve que je viens de donner peut se résumer comme suit:—

Le 19 mai dernier, le remorqueur *John Owen* partit de Terras, Michigan, avec un train de bois à sa remorque ; en doublant l'île Pelée il essuya un coup de vent; le remorqueur américain *Kate Williams* l'aida à empêcher le train de bois d'aller à terre les remorqueurs ayant trop de force de halage et étant mal dirigés, le train de bois fut mis en pièces, d'abord par les dits remorqueurs, et ensuite par le coup de vent; en allant à terre, il n'était pas en péril, tout au contraire ; le train de bois a eu du *Kate Williams* toute l'aide dont il avait besoin, et à preuve qu'il n'était pas en danger, M. Booth, subrécargue du propriétaire, refusa l'aide du remorqueur *Parker*; aucun officier des douanes canadiennes n'a refusé de permettre au *Kate Williams* d'aider, pour la simple raison que cette permission n'a pas été demandée, et que le propriétaire du train de bois n'a pas demandé de secours. On n'a pas essayé de communiquer avec le ministère des douanes à Ottawa ou avec le percepteur de Kingsville, à une distance de quelques milles seulement,—ce qui aurait pu être fait par voie télégraphique de Leamington, si les intéressés l'avaient désiré.

Le tout respectueusement soumis,

J'ai, etc.,

T. C. MEWBURN,
Inspecteur.

J. Johnson, écr.,
Commissaire des douanes, Ottawa.

A.

AMHERTSBURG, 12 septembre 1879.

Ne connais rien du *Kate Williams* en rapport avec le train de bois d'Owen.

E. ANDERSON, *percepteur.*

T C. MEWBURN, inspecteur des douanes.

Ce qui précède est une réponse au télégramme envoyé par M. l'inspecteur Mewburn, demandant si on avait gêné l'action du *Kate Williams.*

KINGSVILLE, 12 septembre 1879.

Je n'ai pas empêché le remorqueur *Kate Williams*, et McCormack n'aurait pu l'empêcher non plus, n'étant pas alors nommé. Ecrirai après que je l'aurai vu.

J. A. KING, *percepteur.*

T.C. MEWBURN.

Ce qui précède est une réponse au télégramme envoyé par M. l'inspecteur Mewburn, demandant si le percepteur avait empêché le *Kate Williams* de porter secours au train de bois, ou si M. McCormack, sur l'île, l'en avait empêché.

B.

DOUANES, WINDSOR, 15 septembre 1879.

MON CHER M. MEWBURN,—Votre note du 12 m'est parvenue ce matin, et j'ai fait tout ce que j'ai pu pour me procurer les renseignements demandés. Je suis allé à Détroit, où j'ai vu le propriétaire du remorqueur *Owen*, qui est venu me consulter lorsque le train de bois s'est brisé. Il m'a quitté pour aller à Amherstburg, où le remorqueur s'était rendu dans le but de prendre des chaînes, etc., et il m'informe que M. Anderson a permis au remorqueur d'aller au secours du train de bois, et qu'il n'a pas su du capitaine ni de personne que le bateau eut été molesté avant ou après. Celui qui en était alors le patron a quitté son service, et je n'ai pu le voir, attendu qu'il est maintenant à bord d'une barge à vapeur qui sera probablement à Détroit dans trois ou quatre jours ; si vous le désirez, je vais le guetter au passage, afin de savoir de lui tout ce que je pourrai. Voilà pour le *John Owen.*

J'ai été plus heureux relativement au *Kate Williams ;* pendant que je causais avec son propriétaire le patron est entré, et j'ai pu avoir de ce dernier des détails directs. Il m'apprit qu'il descendait le lac à la recherche d'un remorquage quand il aperçut le *Owen* essayant de faire doubler la pointe au train de bois, qu'il l'aida dans cet effort et qu'à la demande du patron il maintint le train de bois pendant près de quatre heures, temps que le patron prit pour aller à terre et revenir.

Le patron du *Owen* n'a fait aucune observation sur l'intervention des officiers de douanes ou de qui que ce soit, et n'étant pas prié de rester ou de rendre d'autres services, il continua sa route.

L'*Erie Belle* traverse à l'île tous les lundis et mercredis, partant d'Amherstburg à 10 a. m.

Il est trop tard pour que ma lettre parte par la malle de ce soir ; mais je n'ai pu écrire plus tôt. Si je puis faire plus à ce sujet dites-le.

WM. BENSON, *percepteur.*

T. C. MEWBURN, écr.,
Inspecteur de ports, Hamilton.

C.

DOUANES, WINDSOR, 17 septembre 1879.

MON CHER M. MEWBURN,—Lorsque je vous ai écrit lundi, je n'avais pu m'enquérir auprès de la "Canadian Wrecking Company"; par conséquent, je n'en ai rien dit. J'ai vu aujourd'hui son gérant, M. McDonald, de qui j'ai appris que l'un des remorqueurs de la compagnie était à Leamington lorsque le train de bois a touché sur l'île, et c'est là que le *Owen* est allé d'abord; aucune aide n'a été demandée de ce bateau, et on n'a pas même essayé de retenir le *Owen*. M. McDonald m'informe de plus qu'une partie du train de bois a été laissée sur l'île et que son propriétaire, M. Bliss, a engagé de lui le *Jessie* pour le descendre. Ayant causé du premier contre-temps, il me dit qu'il était très satisfait de la manière dont il avait été traité. Je suis intimement convaincu qu'aucun de ceux qui sont attachés à la "Wrecking Company" n'a fait des menaces; et quand même des menaces auraient été proférées, je ne vois pas en quoi cela pourrait influencer la cause puisqu'elles n'étaient nullement autorisées par les douaniers.

WM. BENSON,
Percepteur.

D.

DOUANES, KINGSVILLE, 20 septembre 1879.

CHER MONSIEUR,—J'ai vu le sous-percepteur McCormack hier, mais je n'ai pu obtenir de lui beaucoup de renseignements sur les circonstances qui ont accompagné le naufrage du train de bois dont parle votre lettre.

Le capitaine McCormack sait seulement qu'un train de bois s'est échoué et qu'un ou des remorqueurs a ou ont été employés à le déséchouer; il est sous l'impression que l'accident eut lieu au commencement de la tempête de vent qui a duré deux ou trois jours, et il pense que quand même un remorqueur se serait trouvé sur les lieux, il n'aurait pu donner aucune aide avant que la tempête se fut calmée. N'étant pas officier à cette époque, le capitaine McCormack ne s'est aucunement informé de l'affaire.

Je n'ai pu avoir de plus amples renseignements de deux autres habitants de l'île que j'ai questionnés sur ce sujet.

Je me rappelle moi-même l'échouement du train de bois, mais je crois ne l'avoir appris que quelques jours après. La première nouvelle que j'en eus a été une lettre ou un télégramme me demandant des renseignements sur l'accident; mais je ne me souviens pas de qui venait cette demande.

Le capitaine McCormack dit que le train de bois fut mis en pièces avant d'échouer sur l'île.

Je ne suis pas en mesure d'ajouter plus de détails pour le moment; mais si j'apprends quelque chose d'assez grande importance, j'en ferai le sujet d'une autre communication.

J. A. KING, *percepteur de douanes.*

T. C. MEWBURN, écr., inspecteur de douanes.

E.

HAMILTON, 20 septembre 1879

MONSIEUR,—Je viens de recevoir la vôtre d'hier, et j'ai à vous dire, au sujet de l'affaire en question, que j'ai rencontré, au mois de mai dernier, le capitaine Booth, du remorqueur *John Owen;* il m'annonça que son train de bois était échoué sur l'île Pelée, et je lui dis que s'il avait besoin de l'aide d'un autre remorqueur, il lui faudrait prendre un remorqueur canadien. J'ignore s'il a demandé ou obtenu l'aide du

Kate Williams ou d'un autre remorqueur, car il n'a jamais communiqué avec mois depuis ; j'ai seulement appris par la suite qu'il avait déséchoué son train de bois avec très peu de pertes.

Votre,

M. W. SCOTT, *sous-percepteur.*

T. C. MEWBURN, écr., percepteur de douanes.

F.

PORT D'AMHERSTBURG, 18 septembre 1879.

MON CHER MONSIEUR,—Votre lettre du 17 vient de m'arriver. Elle a trait au remorqueur *John Owen ;* mais celle du 10 parle surtout du *Kate Williams* à propos duquel je ne connais rien.

Le propriétaire du *John Owen* est en effet venu me voir et m'annonça que le train de bois qu'il remorquait s'était brisé et était allé s'échouer à l'île de la Pointe Pelée, qu'il avait renvoyé l'*Owen* à l'île avec des chaînes et autres outils pour le déséchouer et le reformer ; et il me demanda si j'y avais objection, ce à quoi je répondis : " Certainement non." Il me demanda ensuite si, dans le cas où il deviendrait nécessaire d'avoir un autre remorqueur plus petit et d'un plus faible tirant d'eau pour aider à remorquer les débris du train de bois d'un bout de l'île à un antre, il pourrait employer un remorqueur américain. Je lui répondis que je croyais qu'il aurait dans ce cas à s'adresser au ministère des douanes à Ottawa ; que l'île de la Pointe Pelée se trouvait dans les limites du port de Kingsville, que Kingsville et Leamington étaient comparativement à proximité, qu'il y avait là des bureaux de télégraphe, et de faire sa demande par l'intermédiaire des officiers de ces localités ; que d'ailleurs j'exprimais simplement mon opinion.

Au cours de notre conversation, aucune compagnie ni aucun remorqueur n'ont été mentionnés en particulier entre M. Owen et moi.

E. ANDERSON, *percepteur.*

T. C. MEWBURN, écr., inspecteur de douanes.

G.

DOUANES, WINDSOR, 6 octobre 1879.

MON CHER M. MEWBURN,—Mon télégramme d'aujourd'hui vous aura informé de mon absence de samedi. Dans ma dernière lettre, je vous disais que j'avais vu le gérant de la " Wrecking Co.," et que j'avais eu une conversation avec lui. L'ancien patron du remorqueur *John Owen* n'est pas venu à Détroit, et par suite je n'ai pu le voir ; mais le propriétaire dit qu'il est certain que l'information donnée par lui est exacte. Le capitaine monte maintenant une barge à vapeur qui ne touche pas à Détroit.

M. McDonald, le gérant de la " Wrecking Co.," dit qu'il n'a rien à ajouter aux renseignements qu'il a déjà donnés, c'est-à-dire : que le remorqueur chargé du train de bois n'a été en aucune manière entravé par lui ou par ses employés, attendu qu'en cet endroit il n'y a pas eu de communication entre le rivage et le remorqueur. M. McDonald m'informe de plus que le propriétaire du train de bois l'a employé à remorquer une partie de ce dernier, et s'est déclaré satisfait de la manière dont il avait été traité. Je ne pense pas que vous puissiez vous procurer ici des renseignements qui diffèrent de ceux que je vous ai donnés.

WM. BENSON, *percepteur.*

H

WINDSOR, 9 octobre 1879.

CHER MONSIEUR,—Sur votre demande, je vais vous exposer tous les faits qui sont en ma possession relatifs au désastre du train de bois de S. P. Bliss, de Buffalo, qui s'est échoué sur l'île de la Pointe Pelée pendant qu'il était remorqué par le remorqueur américain *John Owen*, le ou vers le 19 mai dernier.

Le premier avis que j'eus de l'échouement du train de bois fut un télégramme du patron du remorqueur canadien *Parker* qui m'apprit le fait, ajoutant que son bateau pourrait avoir là une entreprise. Je lui répondis que l'*Owen* avait parfaitement le droit de travailler à son train de bois, mais, naturellement, d'avoir l'entreprise s'il le pouvait. Toutefois, le *Parker* ne fut pas employé.

Le *John Owen* continua de travailler au train de bois pendant six ou huit jours sans être gêné, et il réussit à réunir 1,200,000 pieds de bois qu'il traîna à Sandusky, où il les reforma en train.

Le propriétaire du train de bois, voyant que l'*Owen* était un remorqueur lourd, d'un trop grand tirant d'eau et dispendieux, me demanda par voie télégraphique de le rencontrer à Windsor afin de prendre des arrangements pour un bateau d'un plus faible tirant et moins coûteux. Je me rendis à sa demande. M. Bliss voulût de suite louer le *Jessie* qu'il avait déjà employé et dont il connaissait le patron (Conolly) pour être un homme de grande expérience dans le remorquage des trains de bois. Il déclara spontanément que le *Jessie* était précisément le remorqueur qu'il lui fallait pour ce service, ayant un faible tirant et une plus grande force motrice que tous les autres remorqueurs, américains ou canadiens, employés dans ces eaux.

Je lui dis alors de faire son prix pour les services du *Jessie;* il offrit de suite $100 par jour, et l'envoya pour remorquer le train de bois, quand il serait remis à flot, à Tonawanda, sa destination. Le *Jessie* fut employé pendant huit ou neuf jours à remorquerlos débris du train dans le port Rondeau, et le train, une fois reformé, à Tonawand a.

Le remorqueur américain fut employé à aider le *John Owen* à remorquer le train de bois pendant la tempête et avant que ce dernier échoua; et M. Bliss attribue la principale cause du désastre au fait que ces deux gros remorqueurs *Owen et Kate Williams* avaient une trop grande force de halage, ce qui fait que le train de bois a été partiellement brisé avant d'échouer.

Je dois dire qu'en aucun temps je n'ai demandé aux autorités douanières d'empêcher l'*Owen* ou le *Kate Williams* de travailler au train de bois, et je ne sache pas que personne s'y soit opposé non plus.

ANGUS McDONALD,
Gérant, "Canada Towing and Wrecking Company," Windsor.

THOMAS C. MEWBURN,
Inspecteur de douanes.

I.

Questions posées par M. l'inspecteur Mewburn à M. le sous-percepteur Scott, de Leamington, au sujet de la perte sur l'île Pelée du train de bois appartenant à M. Seth Bliss, de Buffalo, pendant qu'il était remorqué par le *John Owen*; et réponses de M. le sous-percepteur Scott.

1. A quelle époque le train de bois s'est-il échoué?—Je ne m'en souviens pas.

2. A quelle heure du jour et combien longtemps après que le train de bois se fût échoué le remorqueur *Owen* est-il arrivé à Leamington?—Dans la circonstance dont il s'agit, j'ai rencontré le capitaine H. Booth, du remorqueur *John Owen*, au bureau du télégraphe de Leamington; je le connaissais déjà. Il me dit qu'il télégraphiait aux propriétaires que le train de bois à la remorque du *Kate Williams* et du *John Owen* était échoué sur l'île Pelée, que l'*Owen* le maintenait; qu'il y était inutile de le désechouer parce que la mer était trop grosse. Il était venu sur le *Williams* pour télégraphier.

3. Qu'est-ce que le capitaine ou M. Booth vous a dit au sujet d'avoir de l'aide ?—Au cours de la conversation le capitaine Booth demanda si le *Kate Williams* avait le droit d'aider à déséchouer le train de bois quand la mer se serait calmée.

4. Quelle réponse avez-vous faite ? Veuillez être explicite, et relater aussi exactement que vous vous en rappelez la conversation qui eut lieu.—Je dis que je croyais qu'il ne pouvait y avoir objection à cela, car ce n'était pas tout-à-fait un naufrage ; mais que si le train de bois était entièrement échoué, il serait nécessaire d'employer des remorqueurs canadiens.

5. A-t-il demandé s'il pourrait lui être permis d'avoir l'aide du *Kate Williams*, mouillé à l'île ?—Le capitaine Booth m'informa que le *Kate Williams* était alors mouillé dans le bassin de Leamington, car il était venu de l'île à son bord. (Voir réponse à la question n° 4-)

6. Le remorqueur *Parker*, appartenant à la " Wrecking Company " de Windsor, était-il alors à Leamington ?—Je l'ignore ; je crois que non.

7. S'il était à Leamington lorsque le remorqueur *John Owen* y est arrivé, le capitaine a-t-il demandé de l'aide au *Parker* ?—M. Scott a oublié de répondre à cette question.

8. Le *Parker* aurait-il pu donner de l'aide aussi bien que le *Kate Williams* ?—Si le *Parker* s'était trouvé là, je crois qu'il aurait pu donner de l'aide aussi bien que le *Williams*.

9. N'avez-vous rien dit ou fait qui pût faire croire aux propriétaires du *John Owen* ou du train de bois que s'ils employaient le *Kate Williams* il serait saisi ?—Je n'ai rien dit qui pût faire croire cela.

10. Le propriétaire du *John Owen* aurait-il pu télégraphier au commissaire des douanes à Ottawa, s'il l'eût voulu ?—Oui.

11. Combien de temps l'*Owen* est-il resté à Leamington ?—Je ne le sais pas exactement; probablement une couple d'heures, je crois.

12. Combien de temps la tempête dura-t-elle, après que le train de bois eut échoué ?—Je ne m'en souviens pas.

13. Avez-vous dit au capitaine qu'il devait demander la permission au percepteur de Kingsville, ou saviez-vous qu'il était obligé à cette formalité ?—Je n'ai pas dit au capitaine qu'il était obligé de demander la permission au percepteur. Je ne pensai pas que les circonstances l'exigeaient.

14. N'aviez-vous pas fait la menace que si le *Kate Williams* était employé, il serait saisi par vous ou par un des officiers de la douane ?—Je n'ai fait aucune menace quelconque.

15. Veuillez donner tout autre renseignement que vous pouvez avoir.—J'ajouterai que ma rencontre avec le capitaine Booth a été purement accidentelle, que selon toute apparence il n'avait auparavant manifesté aucune intention de me voir. Lorsque je vis le capitaine, il ne connaissait pas l'état du train de bois, et il ignorait très certainement qu'il fût échoué. Je ne considérais pas que les circonstances fussent de nature à exiger mon intervention.

M. W. SCOTT,
Sous-percepteur.

Ce qui précède a été reçu par moi le 15 octobre 1879.

T. C. M.

Le marquis de Lorne à sir M. E. Hicks-Beach.

N° 332. OTTAWA, 18 novembre 1879.

MONSIEUR,—Dans ma dépêche n° 186, du 30 juin 1879, je vous ai transmis copie d'une lettre et de son contenu que j'avais reçu de sir Edward Thornton, au sujet du prétendu refus, de la part de ce gouvernement, de permettre à des bateaux des Etats-Unis d'aider à sauver des propriétés américaines en péril de naufrage sur la côte canadienne des lacs. Aujourd'hui j'ai l'honneur de vous communiquer, pour votre information, une copie en double d'un rapport du comité de mon conseil

privé qui a été transmis au ministre de Sa Majesté à Washington, en réponse aux représentations faites à ce sujet par les autorités des Etats-Unis.

J'ai, etc.,

LORNE.

Au très honorable sir M. E. HICKS-BEACH, etc., etc.

Le marquis de Lorne à sir E. Thornton.

N° 73.

OTTAWA, 15 décembre 1879.

MONSIEUR,—J'ai soumis à mon gouvernement copie de votre dépêche no 51 du 10 octobre transmettant copie de la note que vous avez reçue des autorités des Etats-Unis relativement à la saisie faite par le remorqueur canadien *Prince Alfred* du remorqueur américain *Relief*; et j'ai maintenant l'honneur de vous communiquer, pour l'information du secrétaire d'Etat des Etats-Unis, copie d'un rapport du comité du Conseil Privé, accompagné d'un mémoire préparé sur ce sujet par le ministre des douanes.

J'ai, etc.,

LORNE.

P. S.—J'envoie une copie de cette correspondance au ministre des colonies.

Au très honorable sir E. THORNTON, C.C.B.,
Légation britannique, Washington.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil Privé du Canada, approuvé par Son Excellence le gouverneur général, le* 10 *décembre* 1879.

Le comité du conseil a pris en considération une dépêche, datée le 10 octobre dernier, de sir Edward Thornton, renfermant copie d'une note de M. Hunter, secrétaire d'Etat intérimaire, datée le 9 octobre, relative à la saisie faite par le remorqueur canadien *Prince Alfred* du remorqueur américain *Relief*, ainsi que d'un train de bois que celui-ci avait à sa remorque, et dans laquelle il est allégué que la saisie qui eut lieu le 27 juillet dernier, a été effectuée dans les eaux canadiennes, à un tiers de mille de la côte du Michigan, près l'embouchure de la rivière Sainte-Clair.

Le comité a aussi examiné un rapport, daté le 26 novembre 1879, de l'honorable ministre des douanes, à qui la dite dépêche et son contenu ont été renvoyés, et il recommande que copie de ce rapport ainsi que des déclarations sous serment dont il fait mention soient transmises à sir Edward Thornton, pour l'information du gouvernement des Etats-Unis.

Pour copie conforme, W.A. HIMSWORTH, G.C.P.

Le ministre des douanes soussigné soumet à la considération de Son Excellence le gouverneur général en conseil le mémoire suivant sur la dépêche de sir Edward Thornton, datée le 10 octobre dernier, et sur une lettre de M. W. Hunter, secrétaire d'Etat intérimaire, portant la date de Washington le 9 octobre 1879, qui attire l'attention du gouvernement sur la saisie, par le remorqueur canadien *Prince Alfred*, sur l'ordre d'un officier des douanes canadiennes, du remorqueur américain *Relief*, pour une prétendue infraction des lois fiscales du Canada qu'il aurait commise en remorquant un train de bois d'un port de la baie Géorgienne, Canada, à Tonawanda, port de l'Etat de New-York.

Il est allégué par le secrétaire intérimaire, M. Hunter, que la saisie du dit remorqueur américain *Relief* était illégale, pour la raison qu'il n'y avait pas, au port de la baie Georgienne, d'où le train de bois a été enlevé, un douanier canadien auquel le

patron du remorqueur *Relief* aurait pu s'annoncer,"—parce que "le patron du dit remorqueur *Relief* avait reçu de M. Evans, le propriétaire du train de bois, à Sarnia, l'ordre d'acquitter les droits sur le bois, et de lui présenter les papiers du bâtiment, afin d'obtenir un acquittement pour Tonawanda, New-York,"— et par ce que "le dit remorqueur américain *Relief* se trouvait, au moment de la saisie, dans les eaux américaines, à un tiers de mille de la côte du Michigan, à l'embouchure de la rivière Sainte-Claire."

Relativement au droit du douanier de saisir le bâtiment, le soussigné a l'honneur de dire que la loi des douanes décrète que tous les bâtiments, étrangers ou canadiens, sont tenus de faire leur déclaration à quelque port d'enregistrement avant de transporter des marchandises ou articles de ou à quelque port du Canada; à maintes reprises de fortes amendes et pénalités ont été infligées à des bâtiments qui avaient violé cette loi; le dit remorqueur américain *Relief* était allé dans un port canadien de la baie Georgienne sans avoir préalablement fait sa déclaration dans un des ports d'enregistrement qu'il a passé avant d'arriver à celui qui vient d'être mentionné, et en avait remorqué un train de bois qui était sujet à deux impôts, savoir: le droit de souchetage, décrété par les lois de la province d'Ontario, qui est payable avant que le bois soit enlevé d'une localité, et un droit d'exportation imposé par le parlement du Canada,—droits qui n'avaient pas été acquittés lorsque la saisie fut opérée. Par conséquent on verra que le patron du *Relief*, n'ayant pas rempli ces dispositions de la loi, ce remorqueur tombait sous le coup des dites lois fiscales et était passible de saisie.

Le soussigné regrette d'avoir à dire qu'il s'est vu obligé de faire sentir à ses officiers disséminés sur toute la frontière la nécessité d'apporter plus de vigilance dans l'exécution de leurs devoirs, en raison des irrégularités qui ont été commises dans le passé par certains patrons de remorqueurs canadiens et étrangers qui ne faisaient pas la déclaration voulue dans les ports d'enregistrement pendant qu'ils naviguaient dans les eaux canadiennes et visitaient des ports canadiens, éludant ainsi la loi et donnant naissance à "des cas vexatoires en rapport avec l'administration des lois fiscales du Canada."

C'est pourquoi le soussigné suggère que le gouvernement des Etats-Unis soit respectueusement prié de seconder le gouvernement canadien sous ce rapport, en faisant voir aux marins américains qui naviguent dans les eaux canadiennes et font le commerce dans des ports canadiens, la nécessité de respecter les lois qui pourront être en vigueur concernant la navigation et le cabotage du Canada, et que le gouvernement des Etats-Unis soit assuré que dans l'exécution de ces lois et règlements les autorités canadiennes prendront toutes les précautions nécessaires pour empêcher tout conflit inutile avec les bâtiments américains naviguant dans les eaux canadiennes et visitant des ports canadiens.

Le percepteur sur l'ordre duquel le dit remorqueur américain *Relief* a été saisi fait rapport au ministre des douanes qu'aucune déclaration ne lui a été faite par aucun de ceux qui avaient charge du *Relief* ou qui lui étaient de quelque façon attachés, ni par M. Evans, le propriétaire du train de bois, ni par personne en son nom, avant ou au moment de la saisie, à l'effet que "l'ordre avait été donné de conduire le train de bois à Port Sarnia, d'acquitter les droits sur le bois, et de présenter les papiers du bâtiment afin d'obtenir un acquittement pour Tonawanda, New-York," ou pour tout autre port. Par conséquent il ne pourrait avoir connaissance d'une telle intention si elle existait; au contraire, l'expérience du passé le portait à croire qu'on voulait éluder la loi, et dès lors il était justifiable d'opérer la saisie.

Quant au second allégué, que le remorqueur *Relief* a été saisi dans les eaux des Etats-Unis, le ministre des douanes fera observer qu'aussitôt que cette accusation fût portée à sa connaissance, il institua une enquête minutieuse sur tout ce qui se rattache à la saisie, et il constata que cet allégué n'est pas soutenu par les faits,—à preuve de quoi il soumet ici les déclarations sous serment de quatorze personnes qui les connaissent tous et qui étaient présentes lorsque la saisie fut opérée,—déclarations que peuvent corroborer, au dire du percepteur qui a fait la saisie, nombre d'autres personnes respectables et de position connaissant les faits relatifs à cette affaire.

Le soussigné a l'honneur de recommander qu'une dépêche renfermant la substance de ce rapport soit transmise, avec les déclarations en question, au ministre de Sa Majesté à Washington, en réponse à sa dépêche du 10 octobre 1879.

M. BOWELL.

Ministère des douanes, Ottawa, 26 novembre 1879.

DANS L'AFFAIRE de la saisie du remorqueur *Relief* et d'un train de bois par le percepteur des douanes au port de Sarnia.

PROVINCE D'ONTARIO, COMTÉ DU LAMBTON, *savoir :—* Nous, soussignés, George Matheson, de la ville de Sarnia, percepteur des douanes de Sa Majesté ; William J. Keays, de la dite ville de Sarnia, régistraire de la cour maritime d'Ontario ; Joshua Fourth Adams, de la ville de Sarnia, preposé au débarquement, douanes de Sa Majesté ; Joseph McIntyre, de la ville de Sarnia, preposé au débarquement, douanes de Sa Majesté; Jared S. Thatcher, de la ville de Sarnia, constable-chef; George Pitfield, de la ville de Sarnia, officier du shérif, et Reuben C. Palmer, de la dite ville de Sarnia, commis de marché, déclarons solennellement :

1° Que nous étions à bord du remorqueur à vapeur *Prince Alfred*, dans l'après-midi du dimanche le vingt-septième jour de juillet dernier, et avons pris part à la saisie du remorqueur *Relief* et de son train de bois, sur le lac Huron, par le dit remorqueur *Prince Alfred*, le dit jour.

2° Que nous avons personnellement examiné la carte qui nous est montrée et marquée comme pièce A, et nous sommes convaincus au-delà de tout doute qu'au moment de la saisie du dit remorqueur *Relief* et du train de bois ils étaient dans les eaux canadiennes et, à notre avis, plus près de la côte canadienne qu'indiqué dans la dite pièce A ; et vous faisons cette déclaration solennelle consciencieusement, la croyant vraie, et en vertu de l'acte édicté dans la trente-septième année du règne de Sa Majesté, intitulé " Acte à l'effet de supprimer les serments volontaires et extra-judiciaires."

Les dits déposants George N. Matheson, William J. Keays, Joshua Fourth Adams, Joseph McIntyre, Jared S. Thatcher, George Pitfield et Reuben C. Palmer, ont fait cette déclaration devant moi, en la ville de Sarnia, dans le comté de Lambton, ce 10me jour de novembre A.D. 1879.

JAMES A. MCDOWALL,
Commissaire, etc.,

G. N. MATHESON,
W. J. KEAYS,
J. F. ADAMS,
JOSEPH McINTYRE,
J. S. THATCHER,
GEORGE PITFIELD,
R. C. PALMER.

DANS L'AFFAIRE de la saisie du remorqueur *Relief* et d'un train de bois par le steamer *Prince Alfred.*

ONTARIO, COMTÉ D'ESSEX, *savoir :* Nous soussignés, James Reed Innis, de la ville de Windsor, dans le comté d'Essex, capitaine marchand ; Andrew Dunlop, de la ville de Kingston, dans le comté de Frontenac, capitaine marchand ; et John McIntosh, de la dite ville de Windsor, marchand de bois, déclarons solennellement :—

1° Que nous étions à bord du steamer *Prince Alfred* dimanche le vingt-septième jour de juillet dernier, et avons été témoins de la saisie du remorqueur *Relief* et de son train de bois par le dit steamer *Prince Alfred*, le dit jour.

2° Que nous avons personnellement examiné la carte qui nous est montrée et marquée comme pièce A, et nous sommes convaincus que les positions du dit steamer

Prince Alfred, du remorqueur *Relief* et du train de bois, telles qu'indiquées sur la dite carte, correspondent exactement à celles qu'ils occupaient au moment de la saisie; et nous faisons cette déclaration consciencieusement, la croyant vraie, et en vertu de l'acte édicté dans la trente-septième année du règne de Sa Majesté, intitulé: " Acte à l'effet de supprimer les serments volontaires et extra-judiciaires.

JAMES REED INNIS,
ANDREW DUNLOP,
JOHN McINTOSH.

Les dits déposants, James Reed Innis, Andrew Dunlop et John McIntosh, ont fait cette déclaration devant moi, en la ville de Windsor, dans le comté d'Essex, ce 3me jour de novembre A.D. 1879.

J. C. PATTERSON, commissaire, *etc.*

ONTARIO, COMTÉ D'ESSEX, *savoir :* } Je, soussigné, James Reed Innis, de la ville de Windsor, dans le comté d'Essex, province d'Ontario, capitaine marchand, déclare solennellement:—

1. Que je suis le patron du remorqueur *Prince Alfred*, appartenant à la " Canada Towing and Wrecking Company."

2. Que dimanche, le vingt-septième jour de juillet dernier, le dit steamer *Prince Alfred* était mouillé dans le bassin à charbon de Thompson, à Port-Huron, Michigan, et que là, M. Matheson, percepteur des douanes au port de Sarnia, Canada, vint à bord et demanda " si nous venions de Windsor et si nous avions rencontré des trains de bois en remontant la rivière." Lui ayant dit que non, il me donna instruction de tenir le *Prince Alfred* prêt à intercepter le remorqueur *Relief* traînant à sa remorque un train de bois de pin, et qui, croyait-on, descendait le lac Huron en route pour Tonawanda, New-York, s'il venait dans les eaux canadiennes. Pendant que nous causions, un remorqueur arriva du lac, et étant monté à son bord, j'appris que le *Relief* remorquant un train de bois était à environ cinq milles en dehors du phare du Fort Gratiot. Je communiquai cette nouvelle à M. Matheson, qui me donna instruction de courir sur le lac, et, si le *Relief* venait dans les eaux canadiennes (ce que la direction du vent, qui soufflait de l'est, me fit croire fermement qu'il ferait) de le saisir, ainsi que le train de bois, et de les amener tous deux dans la baie de Sarnia; ou, si l'occasion ne se présentait pas de les arrêter dans les eaux canadiennes du lac, de les suivre jusqu'à ce qu'ils fussent indubitablement dans les eaux canadiennes, fût-il même nécessaire d'aller jusqu'à l'embouchure de la rivière Détroit ou au-delà. Arrivé sur le lac Huron, le *Relief* et le train de bois furent signalés tout près de la côte américaine, apparemment en panne. A l'aide de la lunette, on vit qu'il raccourcissait le câble de halage pour entrer dans la rivière, et peu après, il mit le cap sur l'est par la côte canadienne, afin, comme je l'avais prévu, de mettre le train de bois au vent pour l'empêcher d'échouer sur la pointe du phare. M. Matheson m'ordonna de prendre le large, attendu que la présence du *Prince Alfred* ayant une bande d'hommes à son bord pourrait donner l'alarme au *Relief* et l'empêcher de s'avancer trop près de la côte canadienne. Je descendis alors pour souper, et de retour sur le pont une demi-heure après, je constatai que le *Relief* était assez avancé pour établir au-delà de tout doute qu'il se trouvait dans les eaux canadiennes. Je fis observer la position du remorqueur à M. Matheson, qui m'ordonna d'approcher du *Relief*, ce qui fut fait de suite, et ayant amarré les deux bâtiments l'un à l'autre, le *Relief* et le train de bois furent amenés dans la rivière et amarrés au quai de la compagnie d'huile Dominion, en aval de Sarnia. Je déclare positivement que quand le *Prince Alfred* aborda le *Relief*, ce dernier était dans les eaux canadiennes, et si j'avais eu le moindre doute à cet égard, je ne serais intervenu pour aucune considération. Je déclare, de plus, que depuis vingt ans j'ai navigué sur les rivières Détroit et Sainte-Claire, ainsi que sur les lacs voisins, et ai eu occasion en différents temps de connaître la ligne frontière sur

divers points; et dans cette circonstance particulière, connaissant la grande importance d'être exact, je me suis pleinement convaincu que le *Relief*, au moment de la saisie, était dans les eaux canadiennes. Et je fais cette déclaration consciencieusement, la croyant vraie, et conformément à l'acte édicté dans la trente-septième année du règne de Sa Majesté, intitulé: "Acte à l'effet de supprimer les serments volontaires et extra-judiciaires.

Déclaration faite devant moi, en la ville de Windsor dans le comté d'Essex, ce 17me jour d'octobre, A.D. 1879. } J. R. INNIS.

J.C. PATTERSON, commissaire.

ONTARIO, COMTÉ D'ESSEX, *savoir :* } Je, soussigné, Angus Macdonald, de la ville de Windsor, dans le comté d'Essex, et la province d'Ontario, gérant de la "Canada Towing and Wrecking Co.," déclare solennellement.

1° Que le steamer *Prince Alfred* appartient à la dite "Canada Towing and Wrecking Company.

2° Que j'étais à bord du dit *Prince Alfred* le vingt-septième jour de juillet dernier, et ai été temoin de la saisie du remorqueur *Relief* opérée le dit jour par le dit *Prince Alfred* sur le lac Huron.

3° Qu'au moment de la dite saisie, le dit remorqueur *Relief* était entièrement dans les eaux canadiennes.

Et je fais cette déclaration solennelle consciencieusement, la croyant vraie, et conformément à l'acte édicté dans la trente-septième année du règne de Sa Majesté, intitulé "Acte à l'effet de supprimer les serments volontaires et extra-judiciaires."

Déclaration faite devant moi, en la ville de Windsor, dans le comté d'Essex, ce 20me jour d'octobre A.D. 1879. } ANGUS McDONALD.

JEREMIAH O'CONNOR, commissaire.

ONTARIO, COMTÉ D'ESSEX, *savoir :* } Je, soussigné, Charles McLeod, du village de Southampton, dans le comté de Bruce, marin, déclare solennellement:

1° Que je suis le second du steamer *Prince Alfred*, appartenant à la "Canada Towing and Wrecking Company," et que j'étais à bord du dit steamer le vingt-septième jour de juillet dernier.

2° Que j'ai navigué sur les rivières Détroit et Sainte-Claire ainsi que sur les lacs Sainte-Claire et Huron depuis nombre d'années, et que je sais parfaitement où se trouve la ligne frontière sur différents points des dits lacs et rivières.

3° Que j'étais présent et témoin à la saisie du remorqueur *Relief*, le vingt-septième jour de juillet susdit, par le steamer *Prince Alfred*, sur le lac Huron.

4° Que le dit remorqueur *Relief* était entièrement dans les eaux canadiennes au moment de la saisie.

Et je fais cette déclaration consciencieusement, la croyant vraie, et en vertu de l'acte édicté dans la trente-septième année du règne de Sa Majesté, intitulé: "Acte à l'effet de supprimer les serments volontaires et extra-judiciaires."

Déclaration faite devant moi, en la ville de Windsor, dans le comté d'Essex, ce 17me jour d'octobre A.D. 1879. } JOHN CHARLES McLEOD.

J. C. PATTERSON, commissaire.

ONTARIO,
COMTÉ D'ESSEX, } Je, soussigné, John McIntosh, de la ville de Windsor, dans le comté
savoir : } d'Essex, marchand, déclare solennellement :

1° Que j'étais à bord du *Prince Alfred* le vingt-septième jour de juillet dernier, et ai été témoin de la saisie du remorqueur *Relief* par le dit steamer *Prince Alfred* sur le lac Huron, le dit jour.

2° Je suis parfaitement convaincu, d'après des observations que j'ai faites alors, que le dit remorqueur *Relief* était entièrement dans les eaux canadiennes au moment de la dite saisie.

Et je fais cette déclaration solennelle consciencieusement, la croyant vraie, et en vertu de l'acte édicté dans la trente-septième année du règne de Sa Majesté, intitulé : "Acte à l'effet de supprimer les serments volontaires et extra-judiciaires."

Déclaration faite devant moi, en la ville de Windsor, dans le comté d'Essex, ce 20me jour d'octobre A.D. 1879. } JOHN McINTOSH.

JEREMIAH O'CONNOR, commissaire.

Le marquis de Lorne à sir M. E. Hicks-Beach.

OTTAWA, 15 décembre 1879.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, pour votre information, copie d'une dépêche et de son contenu que j'ai reçus du ministre de Sa Majesté à Washington, au sujet de la saisie par le remorqueur canadien *Prince Alfred* du remorqueur américain *Relief* pour infraction aux lois fiscales du Canada. J'envoie aussi copie en double d'un rapport du comité du Conseil Privé que j'ai transmis à sir E. Thornton, en réponse aux représentations des autorités des Etats-Unis.

J'ai, etc.,

LORNE.

Au très honorable
Sir M. E. HICKS-BEACH, etc.

Sir E. Thornton au marquis de Lorne.

N° 7. WASHINGTON, 5 février 1880.

MILORD,—Relativement à ma dépêche n° 50 du 3 octobre dernier, j'ai l'honneur de vous inclure sous ce pli copie d'une note et de son contenu que j'ai reçus de M. Evarts au sujet des systèmes suivis à l'égard des naufrages sur les grands lacs, et du désir du gouvernement américain de mettre en pratique le principe de la réciprocité dans les secours à porter aux bâtiments en détresse dans les limites respectives des Etats-Unis et du Canada.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
De Votre Excellence, le très humble
et obéissant serviteur,

EDWARD THORNTON.

A Son Excellence
le MARQUIS DE LORNE, C.C., etc.

M. W. M. Evarts à sir E. Thornton.

MINISTÈRE D'ETAT, WASHINGTON, 3 février 1880.

MONSIEUR,—Relativement à la volumineuse correspondance que j'ai eu l'honneur d'échanger avec vous au sujet des naufrages sur les grands lacs et spécialement au sujet de la préconisation par ce gouvernement d'une libérale politique internationale qui permettrait aux Etats-Unis et au Canada d'employer mutuellement leurs appareils de sauvetage, pour secourir les bâtiments en péril dans les limites de l'un ou l'autre pays, j'ai maintenant l'honneur de vous transmettre, pour votre information, copie d'une lettre de mon collègue de la Trésorerie,—renfermant des rapports d'officiers de douanes stationnés à Wilson et à Olcott, dans le district du Pont Suspendu, New-York, concernant certains bâtiments canadiens qui se sont échoués dans le lac Ontario au mois de novembre dernier, et l'aide qui leur fut donné par des remorqueurs canadiens.

Je ne veux pas rouvrir le débat des arguments qui ont été déjà si longuement traités dans votre correspondance antérieure, non plus que des rapports du Conseil Privé canadien que vous avez eu l'obligeance de me transmettre de temps à autre; mais plutôt vous démontrer que ce gouvernement, non seulement désire, mais a déjà commencé à mettre en pratique le principe de la réciprocité en facilitant les secours donnés à des bâtiments désemparés, à quelque nation qu'ils appartinssent.

La *Jane McCloud* en est une preuve notable. Cette goëlette s'échoua à l'embouchure de la crique de Six Milles, près Wilson, dans la matinée du 2 novembre dernier et fut déséchouée par un remorqueur canadien qui, non-seulement ne fut pas détenu et condamné à payer une forte amende, mais eût la permission d'accomplir son œuvre d'humanité sans qu'on ait pris la peine de vérifier son nom. Je n'ai guère besoin de parler du traitement qu'un remorqueur américain aurait pu subir en pareilles circonstances dans les eaux du Canada, attendu que notre correspondance antérieure a servi à nous familioriser tous deux avec ce côté de la question et à rendre évident le conflit que provoquerait, dans un tel cas, l'exercice du pouvoir discrétionnaire de décider si la vie ou la propriété était ou n'était pas dans un péril éminent, suivant l'interprétation de la récente circulaire explicative du gouvernement canadien.

J'ai, etc.,

WM. M. EVARTS.

Au très honorable sir E. THORNTON, C.C.B., etc.

Contenu : M. Sherman à M. Evarts, et autres pièces.

M. J. Sherman à M. Evarts.

MINISTÈRE DU TRÉSOR, 27 décembre 1879.

MONSIEUR,—Relativement à une correspondance antérieure au sujet du naufrage de bâtiments canadiens sur nos côtes, j'ai l'honneur de vous inclure sous ce pli, pour votre information, copie des rapports d'officiers de douanes stationnés à Wilson et Olcott, dans le district du Pont Suspendu, New-York, sur certains bâtiments échoués dans le lac Ontario au mois de novembre dernier et l'aide qui leur a été donnée par des remorqueurs canadiens.

Ces rapports ont été transmis au ministère par le percepteur des douanes au Pont Suspendu.

Très respectueusement,

JOHN SHERMAN, *secrétaire.*

Hon. WM. E. EVARTS, secrétaire d'Etat.

M. Henry Kenney à M. E. Nichols.

OLCOTT, COMTÉ DE NIAGARA, 13 décembre 1879.

CHER MONSIEUR,—La votre d'hier m'est arrivée, et j'ai pris note de sa teneur.

En réponse, je dirai que deux goëlettes se sont partiellement échouées à ce port, toutes deux canadiennes. La *Gold Hunter*, capitaine Landry, a touché fond entre les jetées, en dedans du port, le 3 novembre, et a reçu des avaries considérables; elle fut allégée de son charbon, quelques trois cents tonneaux, aidée par le remorqueur *C. P. Morey*, d'Oswego, et amenée par le remorqueur *Neelon*, le 10 novembre 1879.

Le 5 décembre 1879, la *Wave Crest*, de Toronto, frappa sur la jetée est de ce port, alla échouer à l'est des jetées, où elle coula bas, et, après quelques heures fut déséchouée et amenée dans le port, prit le charbon qu'y avait laissé la *Gold Hnuter* et partit pour Toronto. Une fois lors des jetées, elle tourna et alla s'échouer à l'ouest de la jetée de l'ouest. Après avoir jeté 75 à 100 tonnes de charbon par dessus bord, elle fut ramenée dans le port, où elle resta jusqu'au 8 décembre, alors que le remorqueur *Samuel Perry* arriva de Sainte-Catherine pour la remorquer.

Je vous enverrai avec plaisir toute autre information que vous pourriez désirer.

Durant la saison sept bâtiments américains et onze étrangers sont venus chercher dans ce port un abri contre le mauvais temps.

Très respectueusement,

HENRY KENNEY, *sous-percepteur.*

E. S. NICHOLS, sous-percepteur spécial.

M. R. Stockwell à M. E. Nichols.

WILSON, 12 décembre 1879.

MONSIEUR,—En réponse à la vôtre du 9 de ce mois, j'ai à faire rapport que le seul bâtiment qui soit venu dans ce port pour cause de mauvais temps a été la goëlette *J. J. Hill*, de Youngtown, commandée par le capitaine Henry Bann. Ce bâtiment est venu chercher un abri dans ce port pendant la nuit du 1er novembre et l'après-midi du 12; il n'était pas désemparé et n'avait pas besoin d'aide. La goëlette *Jane McCloud*, bâtiment britannique commandé par F. McPherson, avec une cargaison de charbon et allant d'Oswego à Toronto, s'est échouée à l'embouchure de la Crique de Six Milles dans la matinée du 2 novembre; ce bâtiment a été déséchoué et amené au port par un remorqueqr canadien dont le nom m'est inconnu. Vers le même temps, la goëlette *St. Andrews*, autre bâtiment britannique commandé par Samuel Rogers, s'est échouée à deux milles à l'est de l'embouchure de la crique; elle avait aussi un chargement de houille, et allait d'Oswego à Toronto. On me dit que ce bâtiment a été déséchoué et amené au port par un remorqueur de Buffalo. Les cargaisons des deux ont été sauvées. Les capitaines de ces bâtiments m'ont dit que s'il y avait eu un phare, ils auraient pu entrer dans le port pour s'y abriter.

Respectueusement à vous,

R. STOCKWELL, *sous-percepteur.*

E. S. NICHOLS, sous-percepteur spécial.

Le marquis de Lorne à sir E. Thornton.

N° 6

OTTAWA, 10 février 1880.

MONSIEUR,—J'ai fait communiquer à mon gouvernement copie de votre dépêche n° 7 du 5 de ce mois, qui renferme copie d'une note et de son contenu, venant de M. Evarts, au sujet des naufrages sur les grands lacs.

J'ai, etc., LORNE.

Au très honorable sir E. THORNTON, C.C.B.,

Le marquis de Lorne à sir M. E. Hicks-Beach.

N° 47 OTTAWA, 10 février 1880.

MONSIEUR,—Relativement à ma dépêche n° 332 du 18 novembre 1879, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli copie d'une autre dépêche et de son contenu, que j'ai reçus du ministre de Sa Majesté à Washington au sujet des naufrages sur les grands lacs.

J'ai, etc., LORNE.

Au très honorable sir M. E. HICKS-BEACH, bar.

Sir M. E. Hicks-Beach au marquis de Lorne.

N° 71. DOWNING STREET, 11 mars 1880.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche n° 47 du 10 du mois dernier, renfermant copie d'une courte dépêche du ministre de Sa Majesté à Washington, au sujet du secours à donner aux bâtiments naufragés sur les côtes des grands lacs.

J'ai l'honneur d'être, milord,

De Votre Seigneurie le serviteur très humble et très obéissant,

M. E. HICKS-BEACH.

Au Gouverneur général,
Le très honorable marquis de LORNE, C.C., G.C.M.G.

Sir E. Thornton au marquis de Lorne.

N° 28 WASHINGTON, 10 avril 1880.

MILORD,—J'ai l'honneur de vous communiquer sous ce pli copie d'une note que j'ai reçue de M. Evarts, relativement à une plainte portée par M. E. Evans, le propriétaire du remorqueur américain *Relief*, contre ce qu'a fait le percepteur des douanes de Port Dover, province d'Ontario, à l'occasion d'un train de bois qui, remorqué par le dit bâtiment, a été jeté par une tempête sur un banc de sable à l'extrémité extérieure de Long Point et s'y est brisé.

Je serais très obligé si Votre Excellence voulait bien instituer une enquête sur les causes de la plainte, et avait la bonté de m'en communiquer le résultat, afin que je puisse faire une réponse convenable à la note de M. Evarts.

J'ai l'honneur d'être, de Votre Excellence,
Le très humble et très obéissant serviteur,

EDWARD THORNTON.

Son Excellence le marquis de LORNE, C.C., G.C.M.G.

M. Wm. Evarts à sir E. Thornton.

MINISTÈRE D'ETAT, WASHINGTON, 8 avril 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de porter votre attention sur une plainte dont j'ai été récemment saisi par M. Evans, un citoyen de Tonawanda, New-York, et propriétaire du remorqueur *Relief*, bâtiment américain faisant le service des lacs entre les Etats-Unis et le Canada. M. Evans déclare que le ou vers le 1er septembre dernier, le *Relief* ayant à sa remorque un train de bois de pin en destination de Port au Sable,

Michigan, au port de Tonawanda, New-York, se trouvant vis-à-vis Long Point, lac Erié, fut pris par un coup de vent qui jeta le train de bois sur un banc de sable à l'extrémité extérieure de Long Point, où il se brisa. M. Evans ajoute que, la tempête s'étant calmée, il commença à reformer le train de bois et à le préparer pour être remorqué à sa destination par le *Relief*, mais qu'il fut arrêté par le percepteur des douanes de Port-Dover, province d'Ontario, qui lui donna avis de ne pas toucher au train de bois avec le remorqueur *Relief* ou tout autre remorqueur américain, à peine de saisie

Vous observerez que cette affaire semble porter la prescription des secours américains plus loin encore qu'elle ne l'a été jusqu'ici.

Je veux parler de la négation du droit qu'avait le remorqueur de reformer son train de bois après la tempête et de continuer sa route, dont il avait été détourné temporairement.

Je croirai difficilement que cette cause puisse tomber sous le monopole de secours que les règlements canadiens paraissent consacrer.

Vu les allégués de M. Evans, j'ai l'honneur de demander que les autorités du gouvernement de Sa Majesté à qui il appartient instituent une enquête sérieuse sur cette affaire, afin que le plaignant reçoive la satisfaction à laquelle il a droit si les faits, après enquête, établissent la justice de sa réclamation. Je dois ajouter que ce gouvernement a cette affaire à cœur, d'autant plus que mon ministère a été saisi dans ces derniers temps de nombreuses plaintes à l'effet que les lois du Canada concernant les naufrages sont administrées de façon à gêner passablement la navigation des eaux entre les Etats-Unis et le Canada par les bâtiments américains.

J'ai, etc.

WM. M. EVARTS.

Très honorable sir E. THORNTON, C.C.B., etc.

Le marquis de Lotne à sir E. Thornton.

N° 28. OTTAWA, 13 avril 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche n° 28 du 10 de ce mois, transmettant copie d'une note du secrétaire d'Etat des Etats-Unis relativement à une plainte portée par le propriétaire du remorqueur américain *Relief* contre ce qu'a fait le percepteur des douanes de Port-Dover à l'occasion d'un train de bois qui, remorqué par le dit bâtiment, s'est brisé sur un banc de sable sur la pointe de Long Point.

J'ai ordonné qu'une enquête soit immédiatement instituée sur les circonstances de cette affaire, et je ne tarderai pas à vous en communiquer le résultat aussitôt que je serai en mesure de le faire.

J'ai, etc.,

LORNE.

Au très honorable sir THORNTON, C.C.B.

Le marquis de Lorne au chargé d'affaires, Washington.

N° 75. OTTAWA, 22 novembre 1880.

MONSIEUR,—Relativement à la dépêche de sir Edward Thornton, n° 7 du 5 février, et à la correspondance antérieurement échangée sur le même sujet, j'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli copie d'un rapport approuvé d'un comité du Conseil Privé, concernant les naufrages sur les grands lacs.

J'ai, etc.,

LORNE.

Au chargé d'affaires de Sa Majesté, Washington.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil Privé du Canada, approuvé par Son Excellence le gouverneur général, le* 19 *novembre* 1879.

Le comité du conseil a pris en considération une dépêche (avec son contenu) de sir Edward Thornton, nº 7 du 5 février 1880, à Son Excellence le gouverneur général, au sujet du système suivi relativement aux naufrages sur les grands lacs.

Le ministre des douanes, à qui ces documents avaient été renvoyés, a présenté les observations suivantes;—

La communication de M. Evarts à sir Edward Thornton, portant la date du 3 février, renvoie à une correspondance antérieure échangée sur le même sujet, et transmet pour l'information de sir Edward copie d'une lettre du secretaire du trésor des Etats-Unis, ainsi que des rapports d'officiers des douanes américaines stationnés à Wilson et Olcott, dans le district du Pont Suspendu, dans l'Etat de New-York, au sujet de certains bâtiments canadiens qui se sont échoués sur la côte américaine du lac Ontario pendant le mois de novembre A.D. 1879, et de l'aide donnée dans ces occasions par des remorqueurs canadiens,—signalant spécialement le *Jane McLeod*, qui s'est échoué le 2 novembre 1879, à la Crique de Six milles, dans l'Etat de New-York et qui fut deséchoué par un remorqueur canadien qui, fait observer M. Evarts, non-seulement ne fut par détenu et condamné à l'amende par les autorités, mais eut la permission d'accomplir son œuvre d'humanité sans qu'on ait pris la peine de vérifier son nom ou sa nationalité."

Le ministre expose que l'aide donnée dans ce cas au bâtiment en détresse sans qu'on ait pris la peine de vérifier le nom ou la nationalité du remorqueur qui accomplissait cette " œuvre d'humanité," est un acte qui, s'il eût été accompli par un remorqueur américain à l'égard d'un bâtiment pareillement en détresse sur la côte canadienne, eût été traité de la même manière et avec la même considération que lui ont accordé les officiers des douanes des Etats-Unis.

Le ministre fait observer que les cas des goëlettes canadiennes *Gold Hunter* et *Wave Crest* qui ont coulé bas dans le port d'Olcott paraissent, d'après la déclaration du sous-percepteur d'Olcott, se résumer comme comme suit:—Ces bâtiments, après avoir coulé bas, ont été relevés et remis à flot sans l'aide d'aucun remorqueur canadien; mais ils furent ensuite conduits dans des ports du Canada par des remorqueurs canadiens,—le remorquage de ce genre étant reconnu par l'usage comme un droit appartenant aux bâtiments des deux nations parfaitement compatible avec les règlements de cabotage en vigueur aux Etats-Unis et au Canada.

Des cas des deux bâtiments mentionnés par le sous-percepteur du port de Wilson, l'un paraît avoir été celui d'une goëlette qui, après s'être échouée, fut dégagée par un remorqueur américain de Buffalo. Il n'y a donc, dans les deux cas, rien qui porte sur la question en litige.

Le ministre ajoute que le ministère des douanes canadiennes a toujours mis en pratique " le principe de la réciprocité dans l'aide à donner aux navires désemparés, à quelque nation qu'ils appartiennent," aussi bien que les Etats-Unis disent l'avoir fait dans les cas cités par ces dépêches.

Le comité concourt dans les observations qui précèdent et recommande qu'une copie de ce rapport, quand il aura été approuvé, soit transmise à sir Edward Thornton pour l'information du gouvernement aux Etats-Unis.

Pour copie conforme,

J. O. COTÉ, G.C.P.

Le marquis de Lorne au comte de Kimberley.

Nº 331. OTTAWA, 23 novembre 1880.

MILORD,—Relativement à ma dépêche nº 47 du 10 février dernier, transmettant copie d'une dépêche du ministre de Sa Majesté à Washington, au sujet du système suivi par rapport aux naufrages sur les grands lacs, j'ai l'honneur de vous commu-

niquer le double d'un rapport du conseil privé que j'ai envoyé au chargé d'affaires de Sa Majesté à Washington.

J'ai, etc.,

LORNE,

Au très honorable
comte de Kimberley.

Le marquis de Lorne au Chargé d'Affaires, Washington.

N° 77. OTTAWA, 22 novembre 1880.

MONSIEUR,—Relativement à la dépêche de sir Edward Thornton, n° 28 du 10 avril, j'ai l'honneur de vous transmettre copie d'un rapport du comité du conseil privé, renfermant un mémoire préparé par le ministre des douanes au sujet de la plainte portée par M. Evans, propriétaire du remorqueur *Relief*, contre le percepteur des douanes à Port-Dover, province d'Ontario.

J'ai, etc.

LORNE.

Chargé d'affaires de Sa Majesté, Washington.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé du Canada, approuvé par Son Excellence le gouverneur général le* 19 *novembre* 1879.

Le comité du conseil a pris en considération la dépêche (et son contenu) de sir Edward Thornton à Son Excellence le gouverneur général, datée le 10 avril 1880, relative à "une plainte portée par M. E. Evans, le propriétaire du remorqueur américain *Relief*, contre ce qu'a fait le percepteur des douanes de Port-Dover, province d'Ontario, à l'occasion d'un train de bois qui, remorqué par le dit bâtiment, a été jeté par une tempête sur un banc de sable à l'extrémité extérieure de Long Point, et s'y est brisé."

L'honorable ministre des douanes, à qui la dépêche et son contenu ont été renvoyés, fait rapport que la cause de la plainte dans ce cas, ainsi que le dit M. Evarts dans sa dépêche à sir Edward Thornton, c'est que "la tempête s'étant calmée, il (M. Evans) commença à reformer son train de bois et à le préparer pour être remorqué à sa destination par le *Relief*, mais qu'il fut arrêté par le percepteur des douanes de Port-Dover, province d'Ontario, qui lui donna avis de ne pas toucher au train de bois avec le remorqueur *Relief* ou tout autre remorqueur américain, à peine de saisie."

En réponse à cette déclaration, le ministre des douanes soumet les documents suivants :

1. Copie d'un télégramme de M. Evans au commissaire des douanes.
2. La réponse du commissaire des douanes à ce télégramme.
3. Un télégramme du percepteur des douanes de Port-Dover, province d'Ontario, et
4. Copie d'une lettre de T. B. Barrett, percepteur des douanes à Port-Dover.

Et il dit que la preuve fournie par ces documents établit clairement le fait qu'en aucun temps on n'a empêché M. Evans ou son remorqueur de faire le genre d'opérations pour lesquelles ce dernier est construit, qu'au contraire on a tenu compte des intérêts du premier et que le percepteur Barrett, de Port-Dover, lui a offert toutes les facilités possibles pour protéger sa propriété.

Le comité recommande qu'une copie de ce rapport, quand il aura été approuvé, ainsi que des documents dont il y est fait mention, soit transmise à sir Edward Thornton pour l'information du gouvernement des Etats-Unis.

Pour copie conforme,

J. O. COTÉ, *G.C.P.*

Le soussigné, ministre des douanes, a l'honneur de faire rapport qu'il a pris en considération la dépêche de sir E. Thornton à Son Excellence le gouverneur général datée le 10 avril 1880, relative à " une plainte portée par M. E. Evans, le propriétaire du remorqueur américain *Relief*, contre ce qu'a fait le percepteur des douanes de Port Dover, province d'Ontario, à l'occasion d'un train de bois qui, remorqué par le dit bâtiment, a été jeté par une tempête sur un banc de sable à l'extrémité extérieure de Long Point, et s'y est brisé."

La cause de la plainte dans ce cas, ainsi que le dit M. Evarts dans sa dépêche à sir Edward Thornton, c'est que, " la tempête s'étant calmée, il (M. Evans) commença à reformer son train de bois et à le préparer pour être remorqué à sa destination par le *Relief*, mais qu'il fut arrêté par le percepteur des douanes de Port Dover, province d'Ontario, qui lui donna avis de ne pas toucher au train de bois avec le remorqueur *Relief* ou tout autre remorqueur américain, à peine ne saisie."

En réponse à cette déclaration, le ministre des douanes soumet les documents suivants :—

1. Copie d'un télégramme de M. Evans au commissaire des douanes.
2. La réponse du commissaire des douanes à ce télégramme.
3. Un télégramme du percepteur des douanes de Port Dover, province d'Ontario, et
4. Copie d'une lettre de T. B. Barrett, percepteur des douanes à Port Dover.

Copie d'un télégramme au commissaire des douanes.

PORT DOVER, 27 août 1879.

Le train de bois de mon remorqueur *Relief* brisé à Long Pont. Pas d'autres remorqueurs, ici, assez forts pour le sauver. Veuillez autoriser le percepteur Barrett de permettre au *Relief* de faire ce sauvetage. Réponse immédiate. Train de bois en grand danger.

E. EVANS.

J. JOHNSON, commissaire des douanes.

Copie d'un télégramme du commissaire au percepteur de Port Dover.

OTTAWA, 27 août 1878.

Si vous êtes pleinement convaincu que le train de bois serait perdu ou très avarié avant qu'un remorqueur canadien pût l'aider, vous pouvez permettre, mais vous devez en prendre la responsabilité.

J. JOHNSON.

Au percepteur des douanes, Port-Dover.

Copie du télégramme du percepteur de Port-Dover.

PORT-DOVER, 27 août 1878.

Je connais la position du train de bois de M. Evans. J'ai vu le message qu'il vous adresse, et je me porte garant de son exactitude.

T. B. BARRETT.

J. JOHNSON, commissaire des douanes.

DOUANES, PORT-DOVER, 22 avril 1880.

MONSIEUR,—En réponse à votre communication du 20 de ce mois au sujet du train de bois de M. E. Evans jeté à la côte de Long Point au mois d'août dernier, j'ai l'honneur de faire rapport comme suit: Dans le message que je vous adressai le 27 août dernier, je me portai garant de l'exactitude du télégramme que M. Evans vous envoyait le même jour; et au reçu de votre réponse, qui se lisait comme suit:—"Si vous êtes pleinement convaincu que le train de bois serait perdu ou très avarié avant qu'un remorqueur canadien pût l'aider, vous pouvez permettre (c'est-à-dire au remorqueur américain *Relief* de faire le sauvetage); mais vous devez en prendre la responsabilité,"—j'allai à Long Point, distance d'environ 20 milles, à bord du steamer *Annie Craig*, et constatai que M. Evans avait engagé le petit remorqueur *New Era* (britannique) à réunir les pièces de bois éparpillées et dont quelques-unes se trouvaient dans une baie et sur la côte dont un gros remorqueur n'aurait pu approcher. Sur la barre qui formait cette baie, la plus grande partie du train de bois était échouée.

Je jugeai presque tout l'ouvrage qu'il s'agissait de faire était de réunir les pièces de bois, et c'est ce qu'a fait le remorqueur canadien. On avait besoin du gros remorqueur pour ramener en eau profonde la partie du train de bois échouée sur la barre.

Le remorqueur *Relief* n'était pas sur les lieux quand j'y arrivai (vers 6.30 p.m.); il était allé à Erié, Pa., pour y prendre du charbon, et on l'attendait d'un moment à l'autre. Le vent recommençait à souffler du nord-ouest, et s'il devait continuer et augmenter, ce qui était très probable, tout le train de bois aurait été éparpillé. L'intention de M. Evans était de tenir son remorqueur prêt, si le vent augmentait, à conduire cette partie du train en eau profonde et d'attendre que le remorqueur canadien eût réuni les pièces de bois, de les reformer en train et de les conduire à destination. M. Evans avait dix ou douze canadiens (anglais) de Port-Rowan occupés à réunir les pièces de bois et à les reformer en train.

M. Evans, qui m'avait accompagné sur le *Annie Craig*, resta avec le train de bois, et je me rendis à Port-Rowan sur le même *Annie Craig*. Le lendemain matin, en revenant de Port-Rowan, j'ai pu voir que le remorqueur *Relief* était de retour d'Erié; à la distance où nous nous trouvions, je n'ai pu m'assurer s'il travaillait ou s'il était à l'ancre, mais j'appris de personnes qui se trouvaient là que ce qu'il avait fait avait été de retirer de la barre la principale partie du train de bois et de le conduire en eau profonde, et il attendait que les blocs de fois fussent réunis en train, ce qui prit trois jours. Dans la soirée du 30 août, le remorqueur canadien *New Era* amena ici le patron du *Relief*, selon les instructions que j'avais données, afin qu'il pût déclarer son bâtiment à la sortie, quand il serait prêt à partir.

On aurait pu se procurer à temps un remorqueur canadien, si on avait su seulement que le vent tomberait; mais les apparences étant toutes au contraire, je crus devoir user du privilège qui m'était accordé et de permettre au remorqueur américain d'enlever de la barre la ou les parties du train de bois échoué.

J'inclus une copie de la déclaration à la sortie faite par le *Relief* en partant. Je considère que l'ouvrage a été principalement fait par un remorqueur canadien et par des habitants du Canada.

J'ai, etc.,

T. B. BARRETT, *percepteur*.

DÉCLARATION À LA SORTIE EN TRANSIT.

PORT DE DOVER, 30 août 1879.

Contenu du remorqueur américain *Relief*, James Parish, patron, pour Tonawanda, 267 tonneaux, 12 hommes, construit à l'étranger, de Niagara, E.-U.

E. EVANS.—Un train de bois brisé, déséchoué à Long Point, où le remorqueur américain *Relief* avait un permis spécial d'aider à l'enlever de la barre et où il a travaillé pas plus que huit heures à ce faire.

Moi, James Parish, patron du bâtiment plus haut nommé, déclare que le contenu ci-dessus écrit est une énumération juste et vraie de toutes les marchandises chargées à bord de mon bâtiment pour le présent voyage, ainsi que des localités des Etats-Unis pour lesquelles ces marchandises sont consignées.

Signé et déclaré devant moi, au bureau des douanes, Port-Dover, ce 30me jour d'août 1879.

JAMES PARISH.

T. B. BARRETT, percepteur. (Moyennant une amende de $400).

Le ministre est d'avis que l'exposé des faits ci-dessus établit clairement qu'en aucun temps on n'a empêché M. Evans ou son remorqueur de faire le genre d'opérations pour lesquelles ce dernier est construit, qu'au contraire on a tenu compte des intérêts du premier, et que le percepteur Barrett, de Port-Dover, Ontario, lui a offert toutes les facilités possibles pour protéger sa propriété.

M. BOWELL.

Ministère des douanes, Ottawa, 15 novembre 1880.

Le marquis de Lorne au comte de Kimberley.

N° 335. OTTAWA, 24 novembre 1880.

MILORD,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, pour l'information de Votre Seigneurie, copie d'une correspondance échangée avec le représentant de Sa Majesté à Washington au sujet d'une plainte portée par M. Evans, propriétaire du remorqueur américain *Relief*, contre les autorités douanières de Port-Dover, dans la province d'Ontario, à l'occasion du naufrage, sur un banc de sable près de Long Point, d'un train de bois que ce bâtiment remorquait.

J'ai, etc., LORNE.

Au très honorable COMTE DE KIMBERLEY.

RÉPONSE

(51)

A un ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES, daté du 20 décembre 1880, pour un état donnant le nombre de locomotives, voitures à voyageurs, wagons à marchandises, ou autre matériel roulant, achetés durant l'année par le gouvernement, en vertu de contrats ou autrement, les localités où ils ont été fabriqués et achetés et les prix payés.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
20 janvier 1881.

ETAT donnant le nombre de locomotives, voitures à voyageurs, wagons à marchandises, ou autre matériel roulant, achetés durant l'année 1880 par le gouvernement en vertu de contrats ou autrement, les localités où ils ont été fabriqués et achetés et les prix payés.

Nombre.	Description du matériel roulant.	Où fabriqué.	Prix payé.
			$ cts.
3	Locomotives	Patterson, E.-U	28,555 43
8	do	Boston, E -U	73,938 31
5	do	Kingston, Ont	47,100 00
2	do	do	22,296 50
3	do	Saint-Jean, N.-B	29,700 00
1	do	Philadelphie, E.-U	10,720 00
1	do	do	11,148 50
6	Wagons de 1re classe	Cobourg, Ont	27,984 00
1	Wagon de 1re classe (officiel)	do	5,977 00
1	do (sec. m.)	Chicago, E.-U	3,315 89
1	do	do	6,373 30
2	Wagons de 2me classe	Saint-Jean, N.-B	4,500 00
2	Fumoir et wagon-poste	Cobourg, Ont	5,750 00
2	Wagons à bagage	Saint-Jean, N.-B	3,500 00
2	do et wagons-poste	London, Ont	6,230 00
1	Wagon à bagage	Chicago, E.-U	2,100 00
1	Wagon fermé	Moncton, N.-B	650 00
7	Wagons fermés	Saint-Jean, N.-B	3,990 00
5	do	Chicago, E.-U	3,250 00
1	Wagon fermé (re-construit)	do	475 00
60	Wagons fermés	Moncton, N.-B	41,400 00
45	Wagons plats	Cobourg, Ont	23,240 00
40	do	Chicago, E.-U	22,000 00
75	do	Moncton, N.-B	35,925 00
70	do	London, Ont	31,200 00
12	Chasse-neige	Saint-Jean, N.-B	15,150 00
2	do	Moncton, N.-B	2,600 00
3	Chasse-neige à ailerons	Saint-Jean, N.-B	3,750 00
6	do	London, Ont	11,100 00
3	Herses à neige	Saint-Jean, N -B	2,250 00
6	do	Moncton, N.-B	7,920 00

RÉPONSE

(52)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 20 décembre 1880 ;—

Pour copie de toute correspondance échangée entre des particuliers résidant à Chicago et le ministère des travaux publics ou celui des chemins de fer et canaux, au sujet de la construction du canal de la vallée de la Trent.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
24 janvier 1881.

RÉPONSE

(53)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 20 décembre 1880 ;—

Pour un état des amendes imposées par le garde-pêche du comté de Shelburne, à qui imposées et pour quelle contravention, et copie de la preuve faite, et transmise au ministère dans chaque cas.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
24 janvier 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(54)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 20 décembre 1880 ;—

Pour copie des instructions adressées par le ministère de la marine et des pêcheries à ses officiers dans tout le Canada, pour les guider dans le recueil de statistique relative au rendement annuel des pêcheries ; aussi, copies des formules employées par les dits officiers, et des états par district, transmis au ministère, pour la présente année, par le garde-pêche du comté de Shelburne.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
24 janvier 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RÉPONSE

(55)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, du 16 décembre 1880,—demandant un état du nombre de charges de juges dans chaque province à l'époque de la confédération, dont les titulaires se trouvaient, aux termes de la loi, avoir droit, dans certains cas, à des pensions de retraite, et le nombre de juges dans chaque province qui recevaient à cette époque telles pensions de retraite ; aussi, un état semblable pour chaque année depuis la confédération quant à chaque province faisant partie de la confédération pendant telle année, jusqu'à 1880 inclusivement.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
25 janvier 1881.

TABLEAU A.—Nombre de charges de juge dans chaque province à l'époque de la confédération dont les titulaires avaient droit, dans certains cas, à des pensions de retraite.

Année.	Province.	Nombre.	Observations.
1867	Haut-Canada	9	3, B. R. ; 3, P. C. et 3, chancellerie.
1867	Bas-Canada	24	5, B. R. ; 18, C. S. et une dans la cour de vice-amir.
1867	Nouvelle-Ecosse	Aucune.	
1867	Nouveau-Brunswick	do	
1870	Manitóba	do	
1871	Colombie-Britannique	1	Par acte spécial.
1873	Ile du Prince-Edouard	Aucune.	

NOTE.—Dans le Bas-Canada, il n'existe pas de loi accordant des pensions ou désignant les juges qui y ont droit ; mais en vertu d'une loi, une somme ronde est mise à la disposition du gouvernement pour pensions à des juges.

TABLEAU B.—Nombre des juges, dans chaque province, qui recevaient des pensions de retraite lors de l'union fédérale.

Année.	Province.	Nombre.	Pension annuelle.
1867	Haut-Canada	1	$3,333.33.
1867	Bas-Canada	2	4,799.96.
1867	Nouvelle-Ecosse	2	2,400.00. Par acte spécial.
1867	Nouveau-Brunswick	Aucune.	
1870	Manitoba	do	
1871	Colombie-Britannique	1	2,435.00. Par acte spécial.
1873	Ile du Prince-Edouard	Aucune.	

TABLEAU C.—Nombre de charges de juges dans chaque province du Canada, pour chaque exercice, depuis la confédération, et dont les titulaires, en certains cas, ont droit à des pensions de retraite.

Exercice finissant le 30 juin.	Province.	Nombre.	Observations.
1868	Ontaro	9	3, B. R. ; 3, P. C., et 3 chancellerie, 31 Vic., ch. 33.
	Québec	24	5, B. R. ; 18, C. S., et 1 c. de vice-am. do
	Nouvelle-Ecosse	6	5, C. S. et 1 c. de vice-amirauté, 31 Vic., ch. 33.
	Nouveau-Brunswick	6	5, C. S. et 1 cour de vice-amirauté do
1869	Ontario	9	
	Québec	25	Un autre juge adjoint à la cour supérieure de Québec.
	Nouvelle-Ecosse	6	
	Nouveau-Brunswick	6	
1870	Ontario	9	
	Québec	25	
	Nouvelle-Ecosse	6	
	Nouveau-Brunswick	6	
1871	Ontario	9	
	Québec	26	Un autre juge adjoint à la cour supérieure de Québec.
	Nouvelle-Ecosse	6	
	Nouveau-Brunswick	6	
	Manitoba	1	
1872	Ontario	9	
	Québec	32	Six juges adjoints à la cour supérieure de Québec.
	Nouvelle-Ecosse	8	Deux juges adjoints à la cour supér. de la N.-Ecosse.
	Nouveau-Brunswick	6	
	Manitoba	3	
	Colombie-Britannique	9	3 C. S. et 6 magistrats stipendiaires ou juges de C.C.
1873	Ontario	57	49 juges et juges puînés de la cour de comté. en Ontario, ayant eu droit en vertu de la 36e Vic., chap. 31.
	Québec	32	
	Nouvelle-Ecosse	8	
	Nouveau-Brunswick	11	Cinq juges de cour de comté, ayant eu droit en vertu de la 36 Vic., chap. 31.
	Manitoba	3	
	Colombie-Britannique	9	
1874	Ontario	61	Cour d'appel créée avec 4 nouveaux juges.
	Québec	32	
	Nouvelle-Ecosse	8	
	Nouveau-Brunswick	11	
	Manitoba	3	
	Colombie-Britannique	9	
	Ile du Prince-Edouard	6	3 de la cour suprême et 3 de la cour de comté.

TABLEAU C.—Charges de juges dans chaque province du Canada, etc.—*Fin.*

Exercice terminé le 30 juin.	Province	Nombre.	Observations.
1875	Ontario	61	
	Québec	32	
	Nouvelle-Ecosse	8	
	Nouveau-Brunswick	11	
	Manitoba	3	
	Colombie-Britannique	9	
	Ile du Prince-Edouard	6	
	Canada	6	Juges des cours suprême et d'échiquier.
1876	Ontario	61	
	Québec	32	
	Nouvelle-Ecosse	15	7 juges de cour de comté y ont eu droit.
	Nouveau-Brunswick	11	
	Manitoba	3	
	Colombie-Britannique	9	
	Ile du Prince-Edouard	6	
	Canada	6	
1877	Ontario	61	
	Québec	32	
	Nouvelle-Ecosse	15	
	Nouveau-Brunswick	11	
	Manitoba	3	
	Colombie-Britannique	9	
	Ile du Prince-Edouard	6	
	Canada	6	
1878	Ontario	61	
	Québec	32	
	Nouvelle-Ecosse	15	
	Nouveau-Brunswick	11	
	Manitoba	3	
	Colombie-Britannique	9	
	Ile du Prince-Edouard	6	
	Canada	6	
1879	Ontario	61	
	Québec	32	
	Nouvelle-Ecosse	15	
	Nouveau-Brunswick	12	Un juge adjoint à la cour supérieure du N.-B.
	Manitoba	3	
	Colombie-Britannique	9	
	Ile du Prince-Edouard	6	
	Canada	6	
1880	Ontario	61	
	Québec	32	
	Nouvelle-Ecosse	15	
	Nouveau-Brunswick	12	
	Manitoba	3	
	Colombie-Britannique	9	
	Ile du Prince-Edouard	6	

NOTE.—Le tableau ci-dessus est applicable au semestre expiré le 31 décembre, excepté quant aux deux juges adjoints par acte de la législature de Québec, l'un à la cour du banc de la reine et l'autre à la cour supérieure ; mais les nominations ne sont pas encore faites, et dans la Colombie six magistrats stipendiaires ont été révoqués et remplacés par deux juges de plus à la cour supérieure.

TABLEAU D.—Nombre de juges recevant des pensions de retraite dans chaque province du Canada, pour chaque exercice depuis la confédération, y compris le semestre expiré le 31 décembre 1880.

Exercice terminé le 30 juin.	Province.	Nombre total.	Total par année.	Observations.
			$ cts.	
1868	Ontario	2	6,666 66	
	Québec	3	7,068 05	
	Nouvelle-Ecosse	2	2,400 00	
	Nouveau-Brunswick	Aucun.		
1869	Ontario	2	6,666 66	
	Québec	3	7,068 05	
	Nouvelle-Ecosse	2	2,400 00	
	Nouveau-Bruswick	Aucun.		
1870	Ontario	2	6,666 66	
	Québec	3	7,068 05	
	Nouvelle-Ecosse	2	3,426 00	Augmentation sur 1869 de $1,026.00.
	Nouveau-Brunswick.	Aucun.		
1871	Ontario.	2	6,666 00	
	Québec	4	9,201 37	Augmentation sur 1870 de $2,133.32.
	Nouvelle-Ecosse,	2	3,426 00	
	Nouveau-Brunswick.	Aucun.		
	Manitoba.	Aucun.		
1872	Ontario	1	3,333 33	Diminution de $3,333.33.
	Québec	5	11,068 01	Augmentation de $1,866.64.
	Nouvelle-Ecosse	2	3,426 00	
	Nouveau-Brunswick.	Aucun.		
	Manitoba	Aucun.		
	British Columbia	1	2,435 00	
1873	Ontario	1	3,333 33	
	Québec	4	8,899 92	Diminution de $2,168.09
	Nouvelle-Ecosse	2	3,426 00	
	Nouveau-Brunswick.	Aucun		
	Manitoba	Aucun.		
	Colombie-Britanniq.	Aucun.		Diminution de $2,435 00.
1874	Ontario	2	4,933 00	Augmentation de $1,600 00.
	Québec	7	19,566 57	do $10,666.65.
	Nouvelle-Ecosse	4	7,892 66	do $4,466.66.
	Nouveau-Brunswick.	1	2,133 33	do $2,133.33.
	Manitoba	Aucun.		
	Colombie-Britanniq.	Aucun.		
	Ile du Prince-Ed	Aucun.		
1875	Ontario	1	1,600 00	Diminution de $3,333 33.
	Québec	8	21,899 90	Augmentation de $2,333.33.
	Nouvelle-Ecosse	2	3,866 66	Diminution de $4,026.00.
	Nouveau-Brunswick.	1	2,133 33	
	Manitoba	Aucun.		
	Colombie-Britanniq.	Aucun.		
	Ile du Prince-Ed	1	2,000 00	Augmentation de $2,000.00.
1876	Ontario	Aucun.		Diminution de $1,600 00.
	Québec	9	24,566 56	Augmentation de $2,666.66.
	Nouvelle-Ecosse	2	3,866 66	
	Nouveau-Brunswick.	1	2,133 33	
	Manitoba	Aucun.		
	Colombie-Britanniq.	Aucun.		
	Ile du Prince-Ed	Aucun.		Diminution de $2,000.00.
1877	Ontario	Aucun.		
	Québec	9	25,766 56	Augmentation de $1,200.00.
	Nouvelle-Ecosse	2	3,866 66	
	Nouveau-Brunswick.	1	2,133 33	
	Manitoba	Aucun.		
	Colombie-Britanniq.	Aucun.		
	Ile du Prince-Ed	Aucun.		

TABLEAU D.—Nombre de juges recevant des pensions de retraite dans chaque province du Canada, etc.—*Fin.*

Exercice terminé le 30 juin.	Provinces.	Nombre total.	Total par année.	Observations.
			$ cts.	
1878	Ontario	3	4,800 00	Augmentation de $4,800.00.
	Québec	9	25,776 56	
	Nouvelle-Ecosse	1	1,200 00	Diminution de $2,666.66.
	Nouveau-Brunswick	1	2,133 33	
	Manitoba	Aucun.		
	Colombie-Britanniq.	Aucun.		
	Ile du Prince-Ed	Aucun.		
1879	Canada	2	9,999 99	Augmentation de $9,999 99.
	Ontario	4	6,400 00	do $1,600.00.
	Québec	10	28,333 22	do $2,666.66.
	Nouvelle-Ecosse	2	3,866 66	do $2,666.66.
	Nouveau-Brunswick	Aucun.		Diminution de $2,133.33.
	Manitoba	Aucun.		
	Colombie-Britanniq	Aucun.		
	Ile du Prince-Ed	1	2,000 00	Augmentation de $2,000.00.
1880	Canada	2	9,999 99	
	Ontario	3	4,800 00	Diminution de $1,600.00.
	Québec	10	28,333 22	
	Nouvelle-Ecosse	2	3,866 66	
	Nouveau-Brunswick	Aucun.		
	Manitoba	Aucun.		
	Colombie-Britanniq.	Aucun.		
	Ile du Prince-Ed	1	2,000 00	
Semestre, depuis le 1er juillet jusqu'au 31 décembre 1880.	Canada	2	9,999 99	
	Ontario	2	3,200 00	Diminution de $1,600.00.
	Québec	10	29,666 56	Augmentation de $1,333.34.
	Nouvelle-Ecosse	1	2,666 66	Diminution de $1,200.00.
	Nouveau-Brunswick	Aucun.		
	Manitoba	Aucun.		
	Colombie-Britanniq	5	8,111 11	Magistrats stipendiaires ou juges de cour de c.
	Ile du Prince-Ed	1	2,000 00	

RÉPONSE

(56)

Présentée à une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES en date du 16 décembre 1880, demandant la production de tous mémoires, représentations ou correspondances concernant le partage des travaux judiciaires de la province de Québec.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
18 janvier 1881.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil le* 10 *novembre* 1876.

Le comité du Conseil Privé a examiné le rapport ci-annexé de l'honorable ministre de la justice sur une pétition adressée à Votre Excellence par le barreau du Bas-Canada, à présent la province de Québec, section du district de Montréal, relativement à l'administration de la justice dans ce district; et rapporte respectueusement qu'il approuve les conclusions du dit rapport et qu'il recommande qu'il en soit transmis une copie ainsi que des présentes, au gouvernement de Québec.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH,
Greffier du Conseil privé.

A l'honorable secrétaire d'Etat.

Canada, province de Québec, district de Montréal.

A Son Excellence le très honorable sir Frederick Temple Hamilton Blackwood, comte de Dufferin, vicomte et baron Clandeboye, gouverneur général et vice-amiral du Canada, etc., etc.

La requête de la section du district de Montréal du barreau du Bas-Canada, représente humblement:

Que les affaires judiciaires du district de Montréal occuperont incessamment les dix juges nommés pour l'administration de la justice dans ce district.

Qu'aucun de ces juges ne devrait être appelé à siéger en dehors de la ville de Montréal, et que tout juge qui, pour une cause ou pour une autre, devient temporairement ou permanemment incapable de remplir ses fonctions devrait être remplacé.

Que l'administration de la justice dans la cour supérieure du district de Montréal est tout à fait inefficace par suite du refus de l'honorable juge Mondelet de siéger dans la cour des faillites, et dans la cour de révision lorsqu'il s'y présente aucune question relevant de l'acte de faillite, et de sa détermination de ne pas donner effet à l'acte fédéral des élections contestées.

Que tout en reconnaissant les longs services, la fermeté et l'intégrité de l'honorable juge Mondelet dans l'exercice de ses fonctions, le barreau est d'avis qu'il est temps, dans l'intérêt de la justice, que le savant juge, se trouvant incapable d'administrer en conscience les lois en vigueur, soit remplacé.

C'est pourquoi vos requérants prient Votre Excellence de bien vouloir prendre les mesures nécessaires pour remédier à l'état de choses dont ils se plaignent.

WILLIAM H. KERR,
Bâtonnier.

MONTRÉAL, 4 novembre 1876.

La requête a été présentée au soussigné le 8 du courant par la députation chargée de le faire. Le même jour le soussigné fit rapport sur cette requête et le conseil s'est occupé aujourd'hui de la chose.

Le soussigné recommande que le secrétaire d'Etat accuse officiellement réceptien de la requête à M. W. H. Kerr, C.R., bâtonnier, Montréal, et l'informe que Son Excellence s'en est occupé, et que les vues du gouvernement sur le sujet sont exposées dans le rapport approuvé du soussigné, dont copie devra aussi être envoyée à M. Kerr. Cet envoi ne devra cependant être fait que par le courrier qui suivra celui auquel sera confié l'arrêté du conseil qui sera envoyé au lieutenant-gouverneur de Québec.

E. B., *M.J.*

9 novembre 1876.

DÉPARTEMENT DE LA JUSTICE, 8 novembre 1876.

Le soussigné a l'honneur de rapporter que le 8 novembre courant, une requête a été présentée à Son Excellence par le barreau du Bas-Canada, aujourd'hui Québec, section du district de Montréal, accompagnée des documents suivants:

A M. W. H. Kerr, C.R., bâtonnier du barreau du Bas-Canada (province de Québec), section du district de Montréal.

Nous soussignés, membres du barreau de Québec, section du district de Montréal, vous prient de convoquer, aussitôt que possible, une assemblée du barreau de la dite section, pour s'occuper de l'état peu satisfaisant de la cour supérieure et de la cour de révision du district de Montréal, résultant du refus péremptoire de l'honorable juge Mondelet de connaître des causes ou des procédures relevant de l'acte de faillite de 1875, et surtout de l'attitude prise par le dit juge en se retirant de la dite cour de revision le vingt-quatre octobre courant pendant l'audition des plaidoiries d'une cause, et en refusant de connaître la cause à son tour; et pour prendre les mesures qui pourront être jugées à propos pour remédier à ce défectueux état de choses et pour faire remplacer le dit juge.

Leo. H. Davidson,	T. J. Doherty,
J. Wurtele, C.R.,	W. Hutchinson,
L. N. Benjamin,	W. S. Walker,
Thos. W. Ritchie,	J. S. Hall, jr.,
J. E. Robidoux,	J. C. Lacoste,
E. C. Monk,	O. Auzé,
Ivan Wotherspoon,	D. Macmaster,
R. A. Ramsay,	Duhamel et Rainville,
D. Girouard, C.R.,	L. A. Jette,
Chas. C. de Lorimier,	DeBollefeuille et Linjen,
F. X. Archambault,	S. Pagnuelo,
W. W. Robertson,	P. H. Roy,
N. H. Bourgouin,	E. Holton,

N. W. Trenholme,
Jas. M. Glass,
C. A. Geoffrion,
Chas. Thibault,
M. E. Charpenter,
Longpré et Dugas,
A. Lacoste, C.R.,
D. E. Bowie,
W. G. Cruickshanks,
L. Laflamme,
John L. Morris,
C. B. Carter,
Dunlop et Lyman,
W. Prevost,
C. P. Davidson, C.R.,
A. Cross, C.R.,
Jas. R. Gibb,
Lemuel Cushing,
F. O. Rinfret,
P. A. Archambault,
Chas. A. W. Vilbon,
P. V. Taché,
R. A. Prefontaine,
F. G. Bouillier,
J. J. Curran, C.R.,
W. B. Lambe,
F. Lexebere,
H. L. Snowdon,
L. L. Maillet,
A. McMahon,
F. J. D. Ricard,
L. H. Archambault,
Z. Renaud,
E. Lareau,
A. Archambault,
J. G. D'Amour,
P. N. Durand,
Theo. Berthaud,
Urzel A. Denis,
D. D. Messier,
M. J. D. LaRivière,
J. T. Archibald,
A. W. Grenier,
A. Gélinas,
Lucien Huot
P. J. Cayle,
Alp. Desjardins,
D. Barry,
H. C. St. Pierre,
Frank O. Wood,
Edmund Barnard,
O. B. Devlin,
Henry W. Austin,
A. Branchaud,
L. A. Ouimet,
F. T. Judah,
D. Major,
F. S. Sarrasin,
T. Ouimet,
A. Ouimet,
S. A. Lebourveau,
H. B. Rainville,
J. G. W. McGowan,
D. E Gauthier,
Ernest DesRosiers,
T. P. Butler,
M S. Lonerzan,
T. C. DeLorimier,
J. B. Abbott,
L. O. Taillon,
F. L. Béïque,
G. Joseph,
M. M. Tait,
Chas. S. Burroughs,
J. Ald. Ouimet,
N. Driscoll,
G. H Borlase,
L. Piché,
O. McMahon,
C. Rochon,
J. J. MacLaren,
F. E. Gilman.

En conformité de la demande qui précéde, je convoque par les présentes une assemblée des membres du barreau de la province de Québec, section du district de Montréal, qui aura lieu au palais de justice de cette ville, dans la salle des avocats, vendredi, le vingt-septième jour d'octobre courant, à trois heures de l'après-midi.

MONTRÉAL, 25 octobre 1876.

WILLIAM H. KERR, *Bâtonnier.*

Pour copie conforme
P. H. BOY, *secrétaire.*

A une assemblée générale des membres du barreau de la province de Québec, section du district de Montréal, qui a eu lieu après convocation régulière le vingt-septième jour d'octobre mil huit cent soixante seize;

ETAIENT PRÉSENTS :

W. H. Kerr, écuier, C.R., bâtonnier, président.

F. X. Archambault,
E. Lareau,
D. Messier,
F. L. Béïque,
G. B. Cramp,
L. A. Jetté,
J. Doutre, Q.C.,
Charles Thibault,
J. B. Abbott,
P. H. Roy,
Jos. Duhamel,
M. Lonergan,
R. Préfontaine,
A. B. Longpré,
S. Pagnuelo,
J. E. Robidoux,
P. J. Coyle,
O. B. Devlin,
C. A. Dugas,
D. E. Bowie,
U. A. Denis,
J. S. Archibald,
Ivan Wotherspoon,
E. Lef. DeBellefeuille,
C. B. Carter,
C. A. Geoffrion,
L. Cushing,
A. Adam,
J. B. Doutre,
J. L. Morris,
F. G. Boutillier,
G. H. Borlase,
J. S. C. Wurtele, C.R.
J. O. Turgeon,
N. W. Trenholme,
C. H. Stephens,
W. Scallon,
W. Prevost,
T. J. Doherty,
J. J. MacLaren,
D. Macmaster,
J. S. Hall,
Ernest DesRosiers,
John Dunlop,
J. G. D'Amour,
T. T. Ouimet,
R. A. Ramsay,
W. S. Walker,
Alexandre Lacoste,
M. M. Tait,
N. H. Bourgouin,
W. B. Lambe,
L. O. Loranger,
Jas. M. Glass,
L. Laflamme,
J. M. Loranger,

F. O. Rinfret.

Après la lecture faite par le secrétaire M. P. H. Roy, de la demande de convocation.

Il a été proposé pour Joseph Doutre. C.R., appuyé par M. G. H. Borlase, et résolu que :—

Les affaires judiciaires de ce district occupent incessamment les six juges nommés pour l'administration de la justice dans ce district, qu'aucun de ces juges ne devrait être appelé à siéger en dehors de la ville de Montréal, et que tout juge qui, pour une cause ou pour une autre, devient temporairement ou permanemment incapable de remplir ses fonctions, devrait être remplacé.

Proposé par J. S. C. Wurtele, C.R., appuyé par W. Prévost, C.R., résolu :—Que l'administration de la justice dans la cour supérieure, la cour des faillites et la cour de révision du district de Montréal, est tout-à-fait inefficace, par suite du refus de l'honorable juge Mondelet de siéger dans la cour des faillites, la cour supérieure, et la cour de révision, pour y connaître des causes relevant de l'acte de faillite, et de sa détermination de ne pas donner effet à l'acte fédéral des élections contestées, ainsi que de l'impossibilité où se trouvent les autres juges de la cour supérieure de suffire à l'ouvrage additionnel qui leur est imposé.

Proposé par M. Leo H. Davidson, appuyé par M. F. L. Béïque, résolu :—Que tout en reconnaissant les longs services, la fermeté et l'intégrité de l'honorable juge Mondelet dans l'exercice de ses fonctions, le barreau est d'avis qu'il est temps, dans l'intérêt de la justice, que le savant juge, se trouvant incapable d'administrer en conscience les lois en vigueur, soit remplacé.

Proposé par M. Ivan S. Wotherspoon, appuyé par M. C. A. Geoffrion, résolu :— Qu'une requête à Son Excellence, basée sur les résolutions adoptées, soit rédigée, signée par le bâtonnier de cette section, et que MM. W. H. Kerr, C.R., Joseph Doutre, C.R., S. Bethune, C.R., et J. S. C. Wurtele, L. O. Loranger, L. H. Davidson, J. Duhamel, le proposant et l'appuyant, soient nommés membres d'une députation chargée de présenter cette requête au ministre de la justice, et de lui exposer l'urgence des mesures à prendre pour remédier à l'état de choses actuel.

(Pour copie conforme.)

P. H. ROY,
Secrétaire.

MM. Kerr, Doutre et Duhamel eurent le même jour une entrevue avec le soussigné au sujet de cette requête, en conformité de la résolution suivante adoptée par le barreau :

Qu'une requête à Son Excellence, basée sur les résolutions adoptées, soit rédigée, signée par le bâtonnier de cette section et que MM. W. H. Kerr, C. R., Joseph Doutre, C. R., S. Bethune, C. R., et J. S. C. Wurtele, L. O. Loranger, L. H. Davidson, J. Duhamel, le proposant et l'appuyant, soient nommés membres d'une députation chargée de présenter cette requête au ministre de la justice, et de lui exposer l'urgence des mesures à prendre pour remédier à l'état de choses actuel.

D'après les documents officiels présentés au soussigné il appert que l'assemblée par laquelle fut adoptée la requête a été convoquée sur une demande signée de 108 membres du barreau, et qu'à l'assemblée même, cinquante-huit membres étaient présents.

L'importance de la question et le point qu'il faudra attacher aux représentations qui sont faites, sont très grands. Grâce aux sources ordinaires de renseignements, le soussigné n'est pas depuis un certain temps sans savoir que de graves difficultés entravent l'administration de la justice dans le district de Montréal.

Ces difficultés lui ont paru résulter surtout de la répartition défectueuse des juges dans la province de Québec, mais aussi à la façon dont M. le juge Mondelet interprète ses devoirs, selon qu'il appert par la requête.

Le soussigné n'ignore pas combien sont limités les pouvoirs du gouvernement canadien dans cette affaire. Pas plus qu'il n'en a le pouvoir, ce gouvernement ne désire porter atteinte aux droits constitutionnels et s'immiscer dans les responsabilités des autorités provinciales; et le soussigné est sûr que l'on ne se méprendra pas sur la nature des intentions qui lui dicteront les recommandations qu'il va faire.

D'après l'acte d'Union, c'est des gouvernements provinciaux que relèvent la constitution, le maintien et l'organisation des tribunaux judiciaires et l'administration de la justice; mais le Canada (auquel il appartient de décider si telle loi provinciale créant de nouvelles charges de juges devra prendre effet, de déterminer et de payer les traitements des juges, ainsi que de les nommer, et dont les lois sont administrées par les cours provinciales) a un si grand intérêt dans l'efficacité du système judiciaire, qu'en face des représentations qui lui sont faites par cette requête, il n'est pas inconvenant pour le soussigné de signaler au gouvernement provincial les difficultés qui existent et de suggérer quelques remèdes de nature à les amoindrir.

Pour faire disparaître tout-à-fait ces difficultés et mettre le système judiciaire sur un pied d'efficacité parfaite, il faudrait peut-être des changements importants et radicaux que le soussigné n'aura pas la présomption de définir. Il se bornera à suggérer quelques simples modifications, qui, en attendant un plan de réforme plus complet, pourront alléger le mal sinon y remédier tout-à-fait.

Le soussigné a déjà parlé de la répartition défectueuse des juges. Dans plusieurs districts auxquels il est assigné un juge de la cour supérieure, les affaires paraissent être peu nombreuses et loin de suffire à occuper le juge.

Le coût de l'administration de la justice dans ces districts est ainsi très-grand sans nécessité. En même temps, dans d'autres endroits, au moins dans le district de Montréal, les affaires sont très-nombreuses et donnent un surcroît de besogne aux juges

spécialement assigné à ce district. Ainsi, tandis que le soussigné n'a pas lieu de croire que les juges de la province, s'ils étaient répartis comme ils devraient l'être, ne suffiraient pas à leur tâche, il ne peut s'empêcher d'arriver à la conclusion que la répartition actuelle ne permet pas aux juges de s'acquitter d'une façon satisfaisante de l'ouvrage qui leur incombe.

L'article 14 du chapitre 78 des statuts refondus du Bas-Canada, décrète que,—

" Dans toutes les procédures commencées et conduites en vacance devant un juge de la cour supérieure, il est et sera, dans le cas de maladie ou d'absence de tel juge, loisible à tout autre juge de la dite cour de siéger à sa place et d'exercer le pouvoir et l'autorité qui auraient été exercés par le juge ainsi malade ou absent s'il eût continué à siéger." (16 Vic., c. 194, s. 23.)

Un amendement à cet article pourrait introduire dans le système un élément d'élasticité qui rendrait possible d'employer dans tout district ou à toute fonction judiciaire des juges d'autres districts, si le besoin s'en fait sentir soit en raison de la maladie ou de l'absence de quelque juge ou à cause de la surabondance de l'ouvrage. Il ne serait pas difficile de rédiger un article de loi autorisant l'exécutif à prendre des mesures nécessaires pour fournir l'aide voulue, sur la demande des juges du district ou du lieutenant-gouverneur.

L'article 19 du même acte est dans les termes suivants :

" Si le seul juge de la dite cour s'en trouve inévitablement absent, ou est en congé, ou si pour cause de maladie ou autrement, il est incapable de remplir ses devoirs,—le juge en chef de la cour Supérieure, en étant informé, communiquera l'information par lui reçue aux juges puisnés résidant dans le district de Québec ou de Montréal, et l'un de ces juges, y compris le juge en chef, résidant dans ces districts, suivant qu'il aura été arrêté entre eux, remplacera tel juge et remplira ses devoirs, et dans tous les cas d'urgence, un juge suppléant de la dite cour pourra être nommé en vertu de la section onze, qui pourvoit à telle nomination." (20 Vic., c. 44, s. 40.)

Une légère modification de cet article pourrait le mettre à l'avantage des juges de la cour en général, au lieu de n'être applicable que lorsqu'il s'agit d'un juge de district.

Un membre de la députation a présenté au soussigné un certificat du médecin de M. le juge Mondelet, exprimant l'opinion que l'état de santé actuel de ce magistrat demande qu'il soit relevé au moins pour quelque temps des labeurs de sa charge ; d'un autre côté on m'a appris que le savant juge désirait obtenir un congé d'un an, à l'expiration duquel il avait l'intention de demander à se retirer avec la pension déterminée par la loi.

La députation a témoigné son désir de voir le gouvernement accepter cette offre et prendre des mesures pour que les fonctions du juge Mondelet soient remplies pendant son absence.

La députation était d'avis qu'il était évidemment impossible que ces fonctions fussent remplies par les autres juges actuellement assignés au district de Montréal, et pour qu'elles pussent être confiées à quelques-uns des juges d'autres districts il fallait à la loi un amendement dans le sens indiqué ci-dessus par le soussigné.

Le soussigné expliqua à la députation la règle de conduite que suit le gouvernement lorsqu'il lui est demandé quelque congé d'absence; il réfère la demande au lieutenant-gouverneur de la province, demandant à être informé si le congé peut être accordé sans préjudice à l'administration de la justice, et la réponse étant reçue le conseil privé est saisi de la question.

Le soussigné fit remarquer que pour arriver à un résultat avantageux il serait nécessaire de faire subir à la loi quelque modification de la nature de celle suggérée plus haut.

La députation l'informa que l'on se proposait de signaler au gouvernement et à la législature de la province pendant la session qui doit commencer le 10 du courant, la nécessité de faire subir à la loi certains changements, parmi lesquels ceux dont il vient d'être question.

Le soussigné se déclara disposé à recommander qu'il fût pris des mesures de nature à atteindre le but de la députation, et à cette fin qu'il fût envoyé au gouverne-

ment local une note exposant la manière de voir de Son Excellence en conseil à ce sujet.

Le soussigné ajouta que si la difficulté du remplacement du juge Mondelet pouvait être surmontée, il serait prêt (sauf les objections qui pourraient naître du rapport du lieutenant-gouverneur) à recommander que l'on accordât la demande que l'on disait le juge Mondelet disposé à faire.

La difficulté de nommer un juge *ad hoc* ne fut pas oubliée dans la discussion; au contraire les objections que présentent ces nominations sont tellement sérieuses que le soussigné déclara qu'il n'était pas disposé pour le moment de recommander une nomination de cette nature.

Vu le projet qui fut proposé dans le cours de la discussion de mettre à exécution, pour remédier aux maux signalés, il ne paraît pas au soussigné à propos de faire rapport sur certaines allégations de la requête; ces allégations n'ont pas échappé à son attention, mais il ne croit pas qu'elles doivent l'engager à changer la ligne de conduite qu'il se propose de suivre.

Le soussigné recommande qu'une copie de ce rapport, s'il est approuvé, soit transmise au lieutenant-gouverneur de Québec, qui devra être prié de le soumettre à son gouvernement, en l'informant que le gouvernement fédéral sera disposé, si le gouvernement le désire, à conférer avec lui sur tout point relativement auquel action commune pourrait être à désirer.

EDWARD BLAKE.
Ministre de la Justice.

SECRÉTARIAT D'ÉTAT, 10 novembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint, pour l'information du gouvernement de la province de Québec, copie d'un ordre de l'honorable conseil privé et d'un rapport de l'honorable ministre de la justice relatif à l'administration de la justice dans le district de Montréal.

J'ai l'honneur, etc.,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

A Son Honneur l'administrateur
du gouvernement de la province de Québec,
Québec.

SECRÉTARIAT D'ÉTAT, 11 novembre 1876.

MONSIEUR,—Je suis chargé d'accuser réception d'une requête du barreau du Bas-Canada, section de Montréal, signée par vous comme bâtonnier, au sujet de l'administration de la justice dans la cour supérieure du district de Montréal.

Je dois vous informer que depuis la présentation de cette requête au ministre de la justice, le 8 du courant, le sujet auquel elle a trait a occupé l'attention de Son Excellence le gouverneur général en conseil, et que l'opinion du ministre de la justice est exposée dans un rapport dont je vous envoie copie en même temps que de l'arrêté du conseil basé sur ce rapport.

J'ai l'honneur, etc.,

E. J. LANGEVIN,
Sous-secrétaire d'Etat.

M. W. H. KERR, C.R.,
Bâtonnier, etc., Montréal.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
QUÉBEC, 11 novembre 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche du 10 du courant, transmettant copies d'un ordre de l'honorable conseil privé, et d'un rapport de l'honorable ministre de la justice, relatifs à l'administration de la justice dans le district de Montréal.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. A. DORION,
Administrateur du gouvernement.

L'honorable secrétaire d'Etat,
Ottawa.

MONTRÉAL, 20 février 1877.

MONSIEUR,—Nous soussignés, juges de la cour supérieure du Bas-Canada siégeant dans le district de Montréal, avons l'honneur de vous représenter que l'intérêt de l'administration de la justice dans ce district demande impérieusement que les juges assignés à ce district soient aidés dans l'exercice de leurs fonctions, et que se serait les aider efficacement que de nommer un juge spécial pour les affaires de faillites dans le district de Montréal.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,
Vos très-obéissants serviteurs,

F. G. JOHNSON,
R. MACKAY,
F. W. TORRANCE,
V. P. W. DORION,
A. C. PAPINEAU.

A l'honorable ministre de la justice.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le* 1*er mars* 1877.

Le comité s'est occupé du rapport de l'honorable ministre de la justice en date du 27 février 1877, sur la lettre de M. le juge Johnson, M. le juge Mackay, M. le juge Torrance, M. le juge W. Dorion, et M. le juge Papineau, en date du 20 février 1877, représentant que l'intérêt de l'administration de la justice dans le district de Montréal demande impérieusement que les juges assignés à ce district soient aidés dans l'exercice de leurs fonctions, et que ce serait les aider efficacement que de nommer un juge spécial pour les affaires de faillites dans le district de Montréal.

Le comité approuve le rapport du ministre de la justice et recommande que ce qu'il suggère soit approuvé et adopté.

W. A. HIMSWORTH,
Greffier du Conseil Privé.

A l'honorable secrétaire d'Etat.

DÉPARTEMENT DE LA JUSTICE,
OTTAWA, 27 février 1877.

Relativement à une lettre de M. le juge Johnson, M. le juge MacKay, M. le juge Torrance, M. le juge Dorion, et M. le juge Papineau, en date du 20 février 1877,

représentant que l'intérêt de l'administration de la justice dans le district de Montréal demande impérieusement que les juges assignés à ce district soient aidés dans l'exercice de leurs fonctions, et que ce serait les aider efficacement que de nommer un juge spécial pour les affaires de faillites dans le district de Montréal, j'ai l'honneur de faire rapport que les fréquentes déclarations rapportées par les journaux comme faites par des membres de la cour supérieure au sujet de l'insuffisance du personnel du tribunal dans le district de Montréal, ont de nouveau attiré mon attention sur ce sujet.

Le 8 novembre dernier j'ai fait un rapport sur une requête du barreau de cette section, représentant que les affaires judiciaires du district demandaient le travail incessant des six juges nommés pour administrer la justice dans ce district, et qu'aucun de ces juges ne devrait être appelé à siéger en dehors de la ville de Montréal. La requête signalait des faits qu'il est aujourd'hui inutile de rapporter en détail, mais qui, dans l'opinion du barreau, rendaient nécessaire qu'il fût pris des mesures relativement à l'un des juges en particulier. Ce juge est mort depuis cette époque et a été remplacé.

A sa dernière session la législature de Québec a passé une loi sur laquelle je n'ai pas encore pu faire un rapport, s'opposant à ce que les juges de Montréal exercent leurs fonctions judiciaires dans le district de Terrebonne, remédiant ainsi—si rien n'empêche que cette loi prenne son cours—aux autres inconvénients signalés particulièrement dans la requête.

On remarquera que la requête du barreau ne prétend pas qu'il faille plus de six juges de la cour supérieure pour satisfaire aux affaires judiciaires du district, que par suite de la loi et des autres faits dont j'ai parlé, les autres griefs dont on se plaint se trouvent disparus ; mais je vois par les journaux, quoique je n'en aie aucune information officielle, que l'un des six juges est depuis un certain temps malheureusement empêché par la maladie d'exercer ses fonctions judiciaires.

Dans mon rapport du 8 novembre sur la requête du barreau, dont j'ai déjà parlé, je suggérais que l'on écrivît au lieutenant-gouverneur de Québec pour l'engager à considérer s'il ne serait pas à propos d'amender la loi de façon à permettre de remédier plus facilement à l'absence temporaire de quelque juge.

Cette recommandation fut adoptée par le conseil, et dans le cours de la dernière session de la législature de Québec, le bill dont j'ai déjà parlé, apporta à la loi existante des modifications en ce sens, mais moins complètes que je n'avais espéré.

Bien qu'il ne m'aît pas été fait part de la maladie du juge Rainville, et que la lettre des juges ne mentionne pas cette maladie comme étant la cause des inconvénients dont ils se plaignent, je crois cependant qu'il serait à propos de transmettre au lieutenant-gouverneur de Québec, ainsi qu'au juge en chef de la cour supérieure de la province, copies de la lettre des savants juges, pour qu'il puisse être pris des mesures pour aider, s'il est possible, les juges du district de Montréal.

Pour ce qui est du moyen suggéré par les juges pour alléger leurs fonctions trop onéreuses, et consistant à nommer un juge spécialement chargé des affaires de faillites dans le district de Montréal, j'ai l'honneur de faire rapport que l'exécutif n'a pas le pouvoir de créer une pareille charge ; qu'il ne saurait faire la nomination demandée que dans le cas où le parlement passerait une loi créant une cour, autorisant la nomination du juge, pourvoyant à son traitement en même temps qu'aux appointements des officiers de cette cour, ainsi qu'aux autres dépenses entraînées par sa création.

Ni la requête du barreau dont j'ai déjà parlé, ni la lettre des juges, vu la maladie du juge Rainville, ne démontrent qu'il faille plus de six juges pour faire face aux travaux judiciaires. Si cette insuffisance devenait manifeste, resterait la question, mentionnée dans mon rapport du 8 novembre, de savoir s'il n'y aurait pas moyen d'y remédier par une nouvelle répartition des juges dans la province.

Si je ne suis pas mal informé, le procureur général de Québec a exprimé en Chambre l'opinion que si les juges étaient répartis comme ils devraient l'être, leur nombre serait tout-à-fait suffisant pour les affaires judiciaires de la province.

Si néanmoins il devenait nécessaire d'imposer au public la charge de maintenir un nouveau juge, resterait la question de décider si la chose se ferait par la législa-

tion provinciale, ou en établissant, pour le district de Montréal seulement, une cour de faillite en vertu d'un acte du parlement canadien.

Il est vrai que le gouvernement du Canada a le pouvoir d'établir des tribunaux additionnels selon les besoins de l'administration des lois fédérales; mais depuis la confédération, la règle générale a été de faire exécuter ces lois par les cours établies par les différentes provinces. Cette règle générale a été suivie relativement à la loi de faillite, et il semble qu'il ne serait pas judicieux d'établir pour un seul district un tribunal exceptionnel pour l'admininistration d'une loi fédérale, qui dans tous le reste du pays est confiée aux cours provinciales; je ne suis pas d'opinion que l'administration de la loi de faillite y gagnerait à n'être confiée qu'à un seul juge.

D'un autre côté, vu l'opinion publique relativement à la loi de faillite, il faudrait y songer sérieusement avant de proposer l'établissement au frais du public d'un tribunal additionnel pour l'administration de cette loi.

Somme toute, je ne saurais pour le moment recommander que le parlement soit invité à adopter une loi autorisant la nomination et le paiement d'un juge de faillites pour le district de Montréal.

EDWARD BLAKE.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT DU CANADA.

OTTAWA, 7 mars 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, copie d'une lettre, en date du 20 février dernier, adressée à l'honorable ministre de la justice par l'honorable juge Johnson, et quatre autres juges de la cour supérieure pour le Bas Canada, représentant qu'il était nécessaire de donner de l'aide additionnelle aux juges de cette cour dans le district de Montréal, et demandant en conséquence la nomination d'un juge spécial pour la faillite dans ce district.

Cette lettre vous est communiquée afin que des mesures puissent être prises pour donner toute l'aide possible aux juges du district de Montréal.

Je dois ajouter qu'une semblable copie a aussi été transmise à l'honorable juge en chef de la cour Supérieure à Québec.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

A Son Honneur le lieutenant-gouverneur
de la province de Québec,
Québec.

HOTEL DU GOUVERNEMENT,
QUÉBEC, 10 mars 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche du 7 du courant, transmettant copie d'une lettre adressée à l'honorable ministre de la justice par l'honorable juge Johnson et quatre autres juges de la cour supérieure, demandant la nomination d'un juge spécial pour la faillite dans le district de Montréal.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

L. LETELLIER,
Lieutenant-gouverneur.

A l'honorable secrétaire d'Etat,
Ottawa.

QUÉBEC, 10 mars 1877.

MONSIEUR,—J'ai reçu hier votre lettre du 7 courant me transmettant copie d'une lettre adressée au ministre de la justice par les juges de la cour supérieure à Montréal.

Aussitôt que possible je soumettrai conformément à la loi ces documents à mes collègues.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

W. C. MEREDITH,
Juge en chef de la cour supérieure.

A M. E. J. LANGEVIN,
Sous-secrétaire d'Etat.

PERCÉ, 10 mars 1876.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre copie d'une résolution du conseil du comté de Gaspé, passée à sa dernière séance.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. FLYNN,
Secrétaire-trésorier du comté de Gaspé.

A l'honorable ministre de la justice, Ottawa.

A une assemblée générale trimestrielle du conseil du comté de Gaspé, tenue à Percé, jeudi le neuvième jour de mars, mil huit cent soixante et seize.

La résolution suivante a été adoptée unanimement:

Proposé par M. Thomas A. Remon, appuyé par M. John Ascat:—Qu'il soit fait à l'honorable ministre de la justice du Canada, et à l'honorable procureur général de Québec, des représentations pour les engager à prendre les mesures nécessaires pour obliger l'honorable L. B. Caron, juge de la cour supérieure, à résider à Percé, le chef-lieu de Gaspé, ainsi que tous les autres officiers de la cour tenus de demeurer en cet endroit.

Que l'administration de la justice a beaucoup souffert de l'absence de Son Honneur le juge Caron, surtout pendant les époques fixées pour les termes de la cour de circuit, de la cour supérieure et de la cour du banc de la reine qui n'ont pu avoir lieu l'honorable juge étant absent; qu'au moins six personnes sont depuis déjà longtemps détenues dans la prison de Percé et auront à y passer encore six mois avant de subir leur procès, sans pouvoir sortir sous caution à cause de l'absence de l'honorable juge, bien qu'il soit probable qu'en définitive plusieurs d'entre elles ne soient pas trouvées coupables.

Que copies des présentes résolutions soient adressées à l'honorable ministre de la justice du Canada et à l'honorable procureur général de la province de Québec.

Que copie des présentes résolutions soit aussi envoyée à M. John Short, membre des communes du Canada représentant le comté de Gaspé, avec instruction de demander au gouvernement d'obliger l'honorable juge Caron à résider à Percé, chef-lieu du district pour lequel il a été nommé et que lui assigne sa commission.

JOSEPH EDEN, *préfet.*

Pour copie conforme,
W. FLYNN, *secrétaire-trésorier.*

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
QUÉBEC, 24 avril 1877.

MONSIEUR,—Au sujet de votre dépêche en date du 7 mars dernier, j'ai l'honneur de représenter à Son Excellence le gouverneur général qu'une des causes des difficultés en rapport avec l'administration de la justice à Montréal, signalée par le ministre de la justice le 8 novembre dernier, est la distribution défectueuse du personnel des juges de la cour supérieure.

Dans le but d'apporter un remède à ce mal, la législature de cette province a durant la dernière session passé l'acte 40 Victoria, chapitre 13. Par cet acte, le juge en chef de la cour supérieure, peut requérir un ou plusieurs des juges des districts autres que ceux de Québec et de Montréal, d'exercer temporairement leurs fonctions dans tel district. La 4e section de cet acte pourvoit aussi à ce que le juge qui exerce ses fonctions dans le district de Beauharnois les exerce également dans le district de Terrebonne, assigné jusqu'alors aux juges résidant à Montréal.

La mise à exécution de cet acte aurait l'effet, sinon de faire disparaître entièrement le mal existant, au moins de le diminuer notablement.

Je crois de plus devoir faire observer que par la loi, un juge de la cour supérieure doit résider dans le comté de Bonaventure, et un dans le comté de Gaspé. Le transport du juge Caron à Québec, a créé une vacance dans le comté de Gaspé. Cette vacance ne devrait pas être remplie; un seul juge suffirait pour administrer la justice dans ces deux comtés. Le juge qui serait nommé à la place du juge Caron pourrait être appelé à remplir ses fonctions à Montréal. Le gouvernement de Québec sera prêt à modifier la loi en conséquence. Par ce projet le nombre des juges de la cour supérieure ne serait pas augmenté, et les inconvénients dont on se plaint à Montréal disparaîtraient.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

L. LETELLIER,
Lieutenant-gouverneur.

L'honorable secrétaire d'Etat, Ottawa.

DÉPARTEMENT DE LA JUSTICE,
OTTAWA, 3 mai 1877.

J'ai l'honneur d'attirer confidentiellement l'attention du conseil sur la correspondance qui a été échangée au sujet des juges du district de Montréal, et en général de la répartition des juges dans la province de Québec.

Je renvoie le conseil à mon rapport du 8 novembre dernier sur la requête du barreau de Montréal et la correspondance qui a été échangée à ce sujet, ainsi qu'à mon rapport du 27 février dernier sur la lettre de M. le juge Johnson et autres, et à la correspondance échangée à ce sujet.

La dernière lettre à ce sujet est celle du lieutenant-gouverneur de Québec, en date du 24 avril, en réponse à une dépêche du 7 mars. Le lieutenant-gouverneur fait remarquer que dans la défectuosité de la répartition des juges de la cour supérieure se trouve l'une des causes des difficultés que j'ai signalées le 8 novembre relativement à l'administration de la justice à Montréal. Il mentionne un acte passé dans le cours de la dernière session de la législature provinciale, décrétant que certains juges peuvent exercer temporairement les fonctions judiciaires dans des districts étrangers. Il est d'avis que la mise à exécution de cet acte aurait l'effet, sinon de faire disparaître le mal existant, au moins de le diminuer notablement. Il ajoute qu'il croit devoir faire observer que suivant la loi il devrait résider un juge de la cour supérieure dans le comté de Bonaventure et un autre dans le comté de Gaspé. Il fait remarquer que le transfert du juge Caron à Québec a créé une vacance dans le district de Gaspé, mais

il dit que cette vacance ne devrait pas être remplie, attendu qu'un même juge suffirait pour administrer la justice dans ces deux comtés; que le juge qui serait nommé à la place du juge Caron pourrait être appelé à remplir ses fonctions à Montréal; que le gouvernement de Québec serait prêt à faire modifier la loi en ce sens, et qu'ainsi les inconvénients dont on se plaint à Montréal disparaîtraient sans que le nombre des juges de la cour supérieure fût augmenté.

Je crois que ce plan mérite d'être adopté. Autant que j'ai pu m'en convaincre, c'est à peine s'il y a quelque chose à faire pour les juges de Bonaventure et de Gaspé, et le gouvernement de Québec ayant judicieusement pris sur lui la responsabilité de proposer que la loi soit modifiée de façon à ce qu'un seul juge soit chargé des comtés de Gaspé et de Bonaventure, et que le juge qui serait nommé pour remplacer celui de Gaspé fut nommé pour Montréal, je crois que le gouvernement ne devrait rien faire pour entraver la réalisation d'une réforme aussi considérable.

Néanmoins il est de mon devoir d'attirer l'attention du conseil sur les conséquences probables de ce changement.

1o Il est probable qu'il faudra augmenter le traitement du juge de Bonaventure si la sinécure de Gaspé est réunie à la sinécure de Bonaventure. A l'heure qu'il est le traitement du juge de Bonaventure est de $3,500.

Le chiffre fixé par la loi pour les traitements de deuxième classe est de $4,000. Je suppose qu'il suffirait de porter à cette somme le traitement de ce juge. Ceci entraînerait une dépense de $500.

2o Si le nouveau juge demeure à Montréal, il faudra probablement lui donner le traitement des juges de cette classe. Or le traitement des juges de Montréal est de $5,000. Le traitement des juges de Gaspé étant de $3,500 il y aurait donc augmentation de $1,500.

3o Ces arrangements ne pourraient se parfaire que sur l'autorisation du parlement obtenue après que la législature provinciale aurait passé une loi à cet effet; mais en attendant il serait toujours possible de nommer un juge pour le district de Gaspé en lui donnant le traitement affecté à ce district, avec l'entente que si la législation nécessaire se faisait, il serait transféré à Montréal, et qu'en attendant ses services seraient autant que la loi le permettrait utilisés à Montréal.

4° Il est de mon devoir d'attirer l'attention sur le mémoire ci-annexé du conseil de Gaspé, se plaignant de ce que le juge ne réside pas dans son district, et représentant que les intérêts de la justice demandent que le juge nommé réside dans le district. Je dois ajouter que j'ai reçu de personnes demeurant à Québec des lettres dans le même sens.

Avant de partir d'Ottawa j'ai cru devoir écrire ces quelques observations afin que le conseil puisse en prendre connaissance avant d'arriver à une décision sur le sujet.

EDWARD BLAKE.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 26 octobre 1877.*

Le comité a pris connaissance d'un mémoire de l'honorable ministre de la justice en date du 22 octobre 1877, attirant l'attention du conseil sur la lettre adressée à l'honorable secrétaire d'Etat par Son Honneur le lieutenant-gouverneur de Québec, en date du 24 avril dernier, au sujet des juges du district de Montréal, et en général de la répartition des juges dans la province de Québec; il approuve les opinions qui y sont exprimées et les recommandations qui y sont soumises, et en conséquence il recommande que le lieutenant-gouverneur soit informé, en réponse à sa dépêche du 24 avril, que ce gouvernement acquiesce aux opinions exprimées par ses conseillers sur le sujet.

Pour copie conforme,

JOSEPH O. COTÉ,
Greffier-adjoint.

A l'honorable secrétaire d'Etat.

DÉPARTEMENT DE LA JUSTICE,
OTTAWA, 22 octobre 1877.

J'ai l'honneur d'attirer l'attention du conseil sur la lettre adressée par le lieutenant-gouverneur de Québec au secrétaire d'Etat en date du 24 août dernier, au sujet des juges du district de Montréal et en général de la répartition des juges dans la province de Québec.

Dans cette dépêche le lieutenant-gouverneur dit qu'afin de faire disparaître les difficultés qui existent relativement à l'administration de la justice dans le district de Montréal, la législature de la province de Québec a passé un acte (40 Vic., ch. 13) autorisant le juge en chef de la cour supérieure à requérir un ou plusieurs juges de districts autres que ceux de Québec et de Montréal d'exercer les fonctions judiciaires dans d'autres districts que celui qui leur est assigné. Le quatrième article de cet acte décrète que la juridiction du juge du district de Beauharnois s'étendra au district de Terrebonne, et que les juges de Montréal ne seront pas tenus de siéger dans ce district.

Le lieutenant-gouverneur suggère que la place de juge de Gaspé ne soit pas remplie parce qu'un seul juge suffirait à administrer la justice dans les comtés de Bonaventure et de Gaspé, et que le juge à nommer à la place du juge Caron le soit pour le district de Montréal, ce qui ferait droit aux plaintes venues de ce district sans augmenter le nombre de juges de la province; le lieutenant-gouverneur déclare que le gouvernement de Québec est disposé à faire modifier la loi en ce sens.

L'avantage de ce plan est évident, mais il a nécessité du délai dans le remplacement du juge Caron, et l'administration de la justice dans le district de Gaspé va dépendre de l'adoption pour la législature de la proposition du gouvernement provincial.

La nomination du nouveau juge avant que le projet de loi soit adopté par la législature, eût été excessivement difficile en raison de la précarité de la position et du traitement qui y eût été attaché. Le traitement du juge de Gaspé est déterminé par la loi, mais si la personne à nommer pour remplir la vacance créée par le transfèrement du juge Caron doit être nommée juge du district de Montréal, le gouvernement canadien ne peut prendre aucune mesure en cette matière avant de savoir si la législature de Québec doit réaliser les intentions du gouvernement provincial. Il a été impossible d'offrir une position aussi précaire à aucune personne en état de remplir les fonctions de juge pour le district de Montréal, et conséquemment l'on a considéré qu'il était plus prudent de retarder la nomination jusqu'à ce que le gouvernement et la législature de Québec aient agi d'une façon décisive.

Comme la législature provinciale est sur le point de se réunir, je recommande que le lieutenant-gouverneur soit informé, en réponse à sa dépêche du 24 avril que ce gouvernement acquiesce aux opinions exprimées par ses conseillers sur le sujet.

R. LAFLAMME.

DÉPARTEMENT DU SECRÉTAIRE D'ETAT DU CANADA,
OTTAWA, 29 octobre 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint, pour l'information de votre gouvernement, copies d'un ordre de l'honorable conseil privé en date du 26 du courant, ainsi que d'un rapport de l'honorable ministre de la justice, relatifs à votre dépêche en date du 24 avril dernier au sujet des juges dans le district de Montréal, et généralement de la distribution du pouvoir judiciaire dans la province de Québec.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

R. W. SCOTT,
Secrétaire d'Etat.

A Son Honneur
Le lieutenant-gouverneur de la province de Québec,
Québec.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
QUÉBEC, 2 novembre 1877.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche en date du 29 octobre dernier, transmettant copies d'un ordre en conseil et d'un rapport du ministre de la justice relatifs aux juges dans le district de Montréal, et généralement de la distribution du pouvoir judiciaire dans la province de Québec.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

L. LETELLIER,
Lieutenant-gouverneur

L'honorable secrétaire d'Etat,
Ottawa.

MONTRÉAL, 26 juin 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre copie d'une lettre que j'ai adressée au procureur général de la province de Québec, au sujet de la création additionnelle projetée de deux charges de juge de la cour supérieure de cette province.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. W. TORRANCE.

A l'honorable
JAMES MACDONALD, ministre de la justice.

MONTRÉAL, 21 juin 1880.

MONSIEUR,—Comme il a été annoncé dans la législature de Québec que l'on se propose de prendre les mesures pour la nomination de deux nouveaux juges,—l'un pour la cour du banc de la reine et l'autre pour la cour supérieure,— l'occasion me paraît bonne pour vous adresser quelques observations sur l'administration de la justice dans la province de Québec.

Il est singulier que sur le nombre des juges de la cour supérieure de cette province, au moins dix (10) sont à la retraite. La province d'Ontario n'a que trois juges de comtés à la retraite, et pas un seul juge de la cour supérieure. Il y a eu à maintes reprises des plaintes de portées contre l'administration de la justice dans la province de Québec, et il est probable que les juges de cette province ne trouvent pas leur position si agréable qu'ils veulent l'occuper plus que le temps suffisant à leur donner droit à prendre leur retraite. Aussi pourquoi les juges de la cour supérieure doivent-ils être obligés à Québec de donner la moitié de leur temps à un travail qui, dans les autres provinces, est accompli par des juges de comté? Pourquoi le vénéré juge en chef de la cour supérieure doit-il être tenu de passer un temps précieux à dispenser la justice aux domestiques, aux ouvriers et au petit commerce, dans des cours où il n'entrait jamais, à l'époque où il passait pour avoir la plus grande clientèle de la province. Dans les autres provinces les juges des cours supérieures ont été dispensés de l'obligation d'administrer la justice dans les cours de circuit. Manitoba et Québec seuls font exception à la règle.*

Je dois faire remarquer ici qu'il a été dit quelque fois que l'administration de la justice dans la province de Québec coûte plus cher qu'elle ne devrait. Je ne crois guère que ce reproche soit bien fondé, s'il est vrai que pour l'exercice terminé le 30 juin 1879, le Canada ait payé à cette fin $198,585.85 pour Ontario, et $152,173.39 pour

* Ontario a 51 juges de comté; la Nouvelle-Ecosse, 7; le Nouveau-Brunswick, 5; l'Ile du Prince-Edouard, 3; la Colombie-Britannique, 5.

Québec. Ce qu'il faut à Québec, c'est une nouvelle répartition équitable des fonctions et du travail judiciaires.

Actuellement la répartition est des plus mauvaises. Par exemple, le district de Montréal est reconnu comme donnant plus de travail aux juges que tout le reste de la province ensemble. Les juges de ce district sont constamment occupés, tandis qu'il est des districts où le juge de la cour supérieure qui leur est assigné, n'a pas pour un mois d'ouvrage par année, peut-être pas pour une semaine.

Il est temps que les juges de nos cours supérieures siègent chacun leur tour à Montréal et à Québec. C'est là surtout que se groupent les hommes de loi les plus éminents, que l'on trouve les bibliothèques, et que l'esprit d'association et le commerce des idées peuvent se développer de façon à produire des résultats avantageux. Un barreau nombreux et érudit exerce indubitablement une influence salutaire sur la magistrature qui sort de ses rangs; et de son côté, celle-ci ne manque pas d'influence sur le barreau, s'il y a entre ces deux corps la sympathie qui doit naturellement les lier. Mais les districts ruraux ont droit à la même justice que les villes, et les mêmes juges devraient conséquemment à tour de rôle administrer la loi à la ville et à la campagne. Je crois que le barreau et le banc s'accordent à trouver radicalement défectueux le système actuel qui relègue à la campagne quelques-uns de nos meilleurs avocats et de nos meilleurs juges.

Le remède à appliquer serait simple. Il ne nécessiterait aucun changement soudain. A mesure qu'il se fait des vacances, les juges de la cour supérieure pourraient être nommés avec injonction de résider à l'endroit que l'on jugerait le plus avantageux pour les intérêts généraux de la province.

Celle-ci est divisée en vingt districts judiciaires, dont dix sont dans la division de Québec, et dix dans celle de Montréal. La cour supérieure a un juge en chef. Je proposerais qu'il en fût nommé un autre pour le district de Montréal.

Ontario a quatre juges en chef, y compris le chancelier. Il vaudrait même que Québec en eût trois au lieu de deux. Quant aux dix-huit districts ruraux, à mesure qu'il s'y ferait des vacances, des juges de districts devraient être nommés avec les mêmes pouvoirs, A part des sessions des cours présidées par les juges de districts, il pourrait être tenu des sessions de la cour supérieure trois fois par année, et je donnerais au demandeur l'option d'inscrire sa cause pour être plaidée au mérite devant le juge de district ou devant trois juges de la cour supérieure en session. Si le jugement était rendu par le juge de district, la partie se trouvant lésée aurait le droit d'inscrire la cause en révision comme aujourd'hui ou dans son propre district si elle le préférait.

Je joins à ce mémoire un aperçu du mode d'opération du système projeté. Sous la direction d'un juge en chef responsable de son fonctionnement, je suis persuadé qu'il serait infiniment supérieur au système actuel, et aurait l'approbation des juges, du barreau et des plaideurs.

Pour les villes de Montréal et de Québec, je proposerais que des juges de districts fussent nommés dans la proportion de trois pour Montréal et deux pour Québec: ces juges relèveraient ceux de la cour supérieure de l'obligation de siéger en matière de faillites, en cour de circuit, et aux enquêtes.

La juridiction de la cour de circuit pourrait être portée de $200 à $500. Trois des juges supérieurs pourraient toujours être employés aux circuits suivant le besoin, et les barreaux ruraux comme ceux des villes seraient beaucoup mieux servis qu'ils ne peuvent l'être aujourd'hui. Mon projet a cet autre avantage, qu'une fois en opération régulière il ne coûterait pas plus que le système actuel. Si même il était possible de l'établir sans transition, les dépenses qu'il entraînerait ne seraient que de $144,500 au lieu des $176,000.

Avant de terminer je soumets humblement les observations suivantes:

1. Avec le système actuel, un seul juge additionnel ne suffira pas aux besoins de la cour supérieure à Montréal. Il en faudra deux.

2. Si l'on consultait les juges eux-mêmes, je crois qu'ils ne suggèreraient pas la nomination de nouveaux juges de la cour supérieure.

3. Si le système judiciaire était modifié dans le sens indiqué plus haut, il y aurait toujours un juge de la cour supérieure qui pourrait aider aux juges du banc de la reine (au criminel) à Montréal et à Québec.

4. La création d'une sixième charge de juge du banc de la reine n'est pas nécessaire.

5. Il est indispensable dans l'intérêt de la cour supérieure que les juges aient continuellement des occasions de se réunir et d'échanger leurs idées. Ces occasions leur seraient données s'ils avaient à siéger à tour de rôle dans les grands centres.

6. L'économie étant une question sérieuse pour la législature fédérale, l'addition de deux nouveaux juges de la cour supérieure aux dix-sept juges demeurant dans les villes de Montréal et de Québec, attirerait fatalement l'attention sur le contraste du nombre correspondant pour Ontario, qui n'est que de treize.

7. Les choses sont dans un tel état qu'il faudrait qu'une commission fût chargée de proposer un système judiciaire en rapport avec les besoins de la province. Un projet de loi pourrait être rédigé en conformité des idées émises par cette commission, et soumis pour un an ou deux à l'examen des juges, du barreau et du public. Alors seulement un changement pourrait se faire sans préjudice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

Au procureur général
de la province de Québec.

F. W. TORRANCE.

ANNEXE A.

Système actuel—Cour Supérieure.

1 juge en chef	$ 6,000
3 juges puisnés	45 000
14 "	56,000
2 "	7,000
	$114,000
3 juges additionnels pour les districts vacants, soit	12,000
	$ 26,000

Les districts vacants sont ceux de Terrebonne, de Montmagny et du Saguenay.

ANNEXE B.

Système proposé—Cour Supérieure.

2 juges en chef, 1 Montréal, 1 Québec	$ 12,000
10 juges puisnés	50,000
5 juges de district, $3,000 chacun ; Québec, 2 ; Montréal, 3.	15,000
18 juges de district, $2,500 chacun, pour les districts ruraux, devant remplacer, survenant des vacances, les juges actuels de la cour Supérieure pour ces districts	40,000
	$117,000

Ce nombre suffirait aux besoins du moment.

Pour compléter le système, 3 autres juges de district, lorsque le besoin s'en ferait sentir pour les districts vacants, soit à $2,500 chacun	7,500
	$124,500

Mêmes allocations pour déplacement que dans les autres provinces.

ANNEXE C.

Montréal (ville).

Les sessions seraient les mêmes, grâce aux changements proposés, les juges pourraient satisfaire entièrement le barreau.

Montréal (partie rurale).

9 districts, 3 sessions (au civil) de 3 jours chacune, 3 juges.....	243 jours.
9 districts, 2 sessions (au criminel) de 3 jours chacune, 1 juge.....	54 "
	297 "

Je m'abstiens de faire l'application du système à la division de Québec.

RÉPONSE

(57)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 20 décembre 1880 ;—Demandant copie de la correspondance échangée avec le gouvernement impérial au sujet de la nomination du major-général Luard comme officier commandant la milice du Canada.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
24 janvier 1881.

RÉPONSE

(58)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 5 janvier 1881 ;—Pour copie du rapport d'ingénieur établissant ce que coûterait l'augmentation de capacité du canal de Williamsburgh.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
26 janvier 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(59)

A une ADRESSE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES, datée du 5 janvier 1881, demandant copie de tous arrêtés du conseil et règlements administratifs rendus et établis depuis le 14 mars 1879, et concernant la mouture du blé en entrepôt.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
26 janvier 1881.

Extrait de la *Gazette du Canada* de samedi, 19 juillet 1879.

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT, OTTAWA, jeudi, 10 juillet 1879.

PRÉSENT :

SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL EN CONSEIL.

Sur la recommandation de l'honorable ministre des douanes, et en vertu de l'autorité conférée par le 125me article, paragraphe 1, de l'acte 40 Vic., c. 10, intitulé : " Acte pour amender et refondre l'acte concernant les douanes,"—

Il a plu à Son Excellence le gouverneur général ordonner, et il est par le présent ordonné, que la mouture et l'empaquetage du blé, du maïs et autre grain, en entrepôt, sera sujette aux règlements suivants :—

1. Le percepteur des douanes, à tout port d'entrée, recevra des déclarations de blé, maïs ou autre grain devant être moulu et empaqueté en entrepôt pour l'exportation ou la consommation et livrera ou fera livrer tel blé, maïs ou autre grain, pour être expédié au port de destination où se trouve le moulin ou les moulins dans lesquels tel blé, maïs ou autre grain doit être moulu et empaqueté en entrepôt, tel qu'autorisé par la loi.

2. Le blé, maïs ou autre grain, sera ainsi expédié, sujet à des obligations qui devront être prises par le percepteur au port d'entrée ou par le percepteur au port de destination, selon qu'il conviendra le mieux à l'importateur, lesquelles obligations seront prises pour un montant qui couvrira les droits imposables sur le dit blé, maïs ou autre grain, et porteront pour condition que les droits seront régulièrement acquittés si le blé, maïs ou autre grain, ou la quantité de fleur ou de farine représentant tel blé, maïs ou autre grain, est livré à la consommation, ou que tel blé,

maïs ou autre grain, ou leur produit en fleur ou farine, sera exporté ; et sur preuve du paiement de ces droits ou de l'exportation comme il est dit précédemment, dans la période d'une année, à partir de la date des dites obligations, ces obligations seront annulées ; et si ces obligations sont consenties au port de destination, un certificat du paiement des droits ou de l'exportation, sous le sceau du percepteur des douanes à ce port, sera expédié au percepteur du port d'entrée auquel tel blé, maïs ou autre grain aura été importé ou déclaré pour être manufacturé en entrepôt.

W. A. HIMSWORTH, G.C.P.

N° 18.

DOUANES.

(Cautionnement spécial—Mouture et empaquetage du blé en entrepôt.)

CANADA,

Règlements.—21 *avril* 1880. 40 *Vic., chap.* 10, *article* 59.

SACHEZ PAR CES PRÉSENTES QUE NOUS *

sommes engagés envers notre Souveraine Dame la Reine, ses successeurs et ayants-cause, pour la somme de argent du cours de ce pays, et qui doit être payée à notre dite Dame la Reine, ses successeurs et ayants-cause, et au paiement de laquelle nous nous engageons conjointement et séparément, tous et chacun de nos héritiers, exécuteurs et administrateurs, sous nos seings respectifs, ce jour d de la année du règne de Sa Majesté, et dans l'année de Notre Seigneur mil huit cent

Considérant que par un acte passé dans la session du parlement du Canada, tenue dans la quarantième année du règne de Sa Majesté, intitulé : " Acte pour amender et refondre les actes concernant les douanes," il est entre autres choses prescrit que l'importateur de blé, maïs ou autre grain, pourra le faire moudre et empaqueter en entrepôt, pourvu que telle mouture et empaquetage soient faits selon les règlements et restrictions que le gouverneur en conseil pourra de temps à autre établir à cette fin, et que les dits règlements permettront de substituer la farine à une quantité équivalente de tel blé, maïs ou autre grain ; et considérant que le 21 avril 1880 le gouverneur général en conseil a établi certains règlements et restrictions à cet égard, lesquels règlements et restrictions sont comme suit :

1. Le percepteur des douanes, à tout port d'entrée, recevra des déclarations de blé, maïs ou autre grain devant être moulu et empaqueté en entrepôt pour l'exportation ou la consommation, et livrera ou fera livrer tel blé, maïs ou autre grain au port de destination où se trouve le moulin ou les moulins dans lesquels tel blé, maïs ou autre grain doit être moulu et empaqueté en entrepôt tel qu'autorisé par la loi.

2. Le blé, maïs ou autre grain sera ainsi expédié sujet à des obligations qui devront être prises par le percepteur au port d'entrée ou par le percepteur au port de destination, selon qu'il conviendra le mieux à l'importateur, lesquelles obligations seront prises pour un montant qui couvrira les droits imposables sur le dit blé, maïs ou autre grain, et porteront pour condition que les droits seront régulièrement acquittés si le blé, maïs ou autre grain, ou la quantité de fleur ou de farine représentant tel blé, maïs ou autre grain, est livré à la consommation, ou que tel blé, maïs ou autre grain, ou leur produit en fleur ou farine, sera exporté ; et sur preuve du paiement de ces droits ou de l'exportation comme il est dit précédemment, dans la période d'une année à partir de la date des dites obligations, ces obligations seront annulées ; et si ces obligations

---

* Nom de l'importateur ou propriétaire des articles importés et des deux cautions, avec indication du domicile des parties au cautionnement.

sont consenties au port de destination, un certificat de paiement des droits ou de l'exportation sous le sceau du percepteur des douanes à ce port, sera expédié au percepteur du port d'entrée auquel tel blé, maïs ou autre grain aura été importé ou déclaré pour être manufacturé en entrepôt.

Et considérant que le soussigné (2) a récemment importé au port de une certaine quantité de (3) pour être moulu et empaqueté en entrepôt pour l'exportation ou la consommation, laquelle quantité est comme suit:

et dont les droits s'élèvent à la somme de (4) n'ont pas été payés, et lequel article (5) le dit (6) désire entrer en vertu des dits règlements ainsi faits et imposés par le gouverneur général en conseil conformément au dit acte.

L'obligation ci-dessus est telle, que si le soussigné paie au percepteur du port de ou à telle autre personne qui pourra être régulièrement autorisée à les recevoir, la pleine somme de tous les droits payables avant que tel blé, maïs ou autre grain, ou la quantité de farine représentant ce blé, maïs ou autre grain, et dont suit la quantité et description, savoir:

et si elle est destinée à la consommation, ou si le dit exporte tel blé, maïs ou autre grain, ou son produit en farine; et que de plus il prouve avoir payé tels droits, comme susdit, dans le cours d'un an à compter de la date de la présente, et bien et fidèlement rempli les conditions de tous les règlements imposés à ce sujet par l'autorité compétente, alors l'obligation ci-dessus sera nulle, autrement elle restera en pleine vigueur.

Signé, scellé et délivré en présence de [L.S.]
[L.S.]
[L.S.]

ARRÊTÉ DU CONSEIL.

RÈGLEMENTS relatifs à la mouture et à l'empaquetage du blé, du maïs ou autre grain en entrepôt.

1. Le percepteur des douanes, à tout port d'entrée, recevra des déclarations de blé, maïs ou autre grain devant être moulu et empaqueté en entrepôt pour l'exportation ou la consommation, et livrera ou fera livrer tel blé, maïs ou autre grain, pour être expédié au port de destination où se trouve le moulin ou les moulins dans lesquels tel blé, maïs ou autre grain doit être moulu et empaqueté en entrepôt, tel qu'autorisé par la loi.

2. Le blé, maïs ou autre grain sera ainsi expédié sujet à des obligations qui devront être prises par le percepteur au port d'entrée ou par le percepteur au port de destination, selon qu'il conviendra le mieux à l'importateur, lesquelles obligations seront prises pour un montant qui couvrira les droits imposables sur le dit blé, maïs ou autre grain, et porteront pour condition que les droits seront régulièrement acquittés si le blé, maïs ou autre grain, ou la quantité de fleur ou de farine représentant tel blé, maïs ou autre grain, est livré à la consommation, ou que tel blé, maïs ou autre grain, ou leur produit en fleur ou farine, sera exporté; et sur preuve du paiement de ces droits ou de l'exportation comme il est dit précédemment, dans la période d'une année à partir de la date des dites obligations, ces obligations seront annulées; et si ces obligations sont consenties au port de destination, un certificat du paiement des droits ou de l'exportation, sous le sceau du percepteur des douanes à ce port, sera expédié au port d'entrée auquel tel blé, maïs ou autre grain aura été importé ou déclaré pour être manufacturé en entrepôt.

W. A. HIMSWORTH, G. C. P

---

(2) Nom de l'importateur ou propriétaire.
(3) Articles importés.
(4) Montant des droits payables sur l'article importé
(5) Article importé.
(6) Nom de l'importateur.

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ, OTTAWA, 22 avril 1880.

Je certifie par le présent que les réglements qui précèdent, faits conformément à la 125me section, 1er paragraphe, de l'acte 40 Vic., chap. 10, intitulé: "Acte pour amender et refondre l'acte concernant les douanes," ont été approuvés par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 21 avril 1880, et substitué au règlement approuvé par arrêté du conseil du 10 juillet 1879.

J. O. COTE, G. C. P.

RÉPONSE

(59*a*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES du 5 janvier 1881 ;—pour un état donnant les noms de toutes les personnes qui ont importé du blé dans le but de le moudre en entrepôt, la quantité importée par chacune, la date de la déclaration en douane, et le port où elle a été faite ; aussi, un état donnant la quantité de farine exportée par chacune des dites personnes et la date de l'exportation, depuis le 21 avril jusqu'au 1er décembre 1880 ; aussi, les dates de toutes les obligations données, et les dates auxquelles elles, ou aucune d'elles, ont été annulées ; et de quelle manière ces obligations ont été annulées, si c'est par suite de l'exportation du blé ou de la farine, ou à raison de l'acquittement des droits.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat

Secrétariat d'Etat,
8 février 1881.

ETAT donnant les noms de toutes les personnes qui ont importé du blé dans le but de le moudre en entrepôt, la quantité importée par chacune, la date de la déclaration en douane, et le port où elle a été faite; aussi, un état donnant la quantité de farine exportée par chacune des dites personnes et la date de l'exportation, depuis le 21 avril jusqu'au 1er décembre 1880; aussi, les dates de toutes les obligations données, et les dates auxquelles elles, ou aucune d'elles, ont été annulées; et de quelle manière ces obligations ont été annulées, et si par suite de l'exportation du blé ou de la farine, ou à raison de l'acquisition des droits.

Numéro de la déclaration.	Date de l'importation.	Nom de l'importateur.	Blé importé pour être moulu en entrepôt.	Quantité de blé exportée par chaque partie.			Date des obligations données.	Date de l'annulation.	Annulée, soit par exportation ou par paiement du droit.	Observations.
				Date.	En blé.	En farine.				
	1880.		Boiss.		Boiss.	Brls.	1880.	1880.		
PORT DE BELLEVILLE.										
1,392	22 avril...	H. Corby, jun.....	418	.....	.....	.....	22 avril...	17 sept....	Droit payé.....	WM. WEBSTER, *Percepteur.*
PORT DE CHATHAM, ONT.										
1,912	3 mai...	A. Campbell et Cie.....	1,000	.....	.....	.....	3 mai...	.....	.....	Année non enc. expirée.
1,961	8 do ...	do	1,000	.....	.....	.....	8 do ...	.....	.....	do
		Total	2,000		.....	.....				J. G. PENNEFATHER, *Percepteur.*
PORT DE COLLINGWOOD.										
153	21 juillet.	Geo. W. Strange..	4,990	.....	.....	.....	20 juillet..	.....	Non annulée.....	GEO. WATSON, *Percepteur.*
PORT DE GALT, ONT,										
1,021	10 mai...	Cherry Frères (Cambridge Mills).....	1,190	9 juillet..	.....	259	9 juillet..	14 juillet..	Certificat d'export *viâ* Pont Sus., N.Y., pour G.-Bret., de la douane américaine.	
1,079	21 do ...	do ...	2,245	9 do ..	.....	489	9 do ..	14 do ..		
1,091	26 do ...	do ...	486	9 do ..	.....	106	9 do ..	14 do ..		

139	16 août.....	do ...	1,239	1881. 14 janv. ...	.....	270	1881. 14 janv.	Certificats d'annulation non enc. reçus	.....	Exporté le 14 janv. 1881.
470	9 nov. ...	do ...	2,250	14 do ...	.....	490	14 do			
1,027	11 mai	Thomas Todd (Glenmorris Mills	1,230	1880. 17 juin	.....	268	17 janv. ...	14 juillet...	Certificat des douanes des Etats-Unis.	
1,057	17 do ...	do ...	340	17 do ...	.....	74	17 do ...	14 do ...		
1,076	21 do ...	do ...	850	17 do ...	.....	185	17 do ...	14 do ...		
1,090	26 do ...	do ...	972	17 do ...	.....	212	17 do ...	14 do ...		
1,028	11 do ...	J. Z. Detweiler (Dover Mills)	452	17 août ...	.....	98	17 août.....	17 août ...		
1,070	19 do ...	Richd. Blain (Dickson Mills).....	739	15 sept. ...	.....	161	15 sept. ...	31 do ...	Certificat des douanes, etc, Glasgow et Ecosse.	
1,078	21 do ...	do ...	820	15 do ...	.....	178	15 do ...	31 do ...		
1,133	5 juin. ...	do ...	951	15 do ...	.....	207	15 do ...	31 do ...		
1,134	5 do ...	do ...	1,707	15 do ...	.....	372	15 do ...	31 do ...		
1,140	8 do ...	do ...	1,222	15 do ...	.....	266	15 do ...	31 do ...		
1,161	14 do ...	do ...	433	15 do ...	.....	94	15 do ...	31 do ...		
197	2 sept.	do ...	466	1881. 14 janv....	.....	72	1881. 14 janv.	Certificats d'annulation non encore reçus.	Déclarat. 198, droit payé le 2 sept. 1880, sur 136 boisseaux, et balance exportée en farine le 14 janvier 1881.	
246	14 do ...	do ...	422	14 do ...	.....	92	14 do		.....	Exporté le 14 janv. 1881.
294	25 do ...	do ...	2,337	14 do ...	.....	510	14 do			do
295	25 do ...	do ...	1,262	14 do ...	.....	275	14 do			do
323	4 oct.	do ...	350	14 do ...	.....	76	14 do			do
350	11 do ...	do ...	408	14 do ...	.....	89	14 do			do
383	18 do ...	do ...	377	14 do ...	.....	82	14 do			do
480	10 nov.	do ...	2,247	14 do ...	.....	490	14 do			do
169	24 août....	Gilchrist et Henne (Stockwell Mills).....	450	1880. 2 oct.	.....	98	1880. 2 oct.	.....		
175	25 do ...	do ...	500	2 do ...	.....	109	2 do ...	.....		
226	7 sept. ...	do ...	2,500	2 do ...	.....	545	2 do ...	.....		
		Total.....	28,453		.....	3,729				THOS. BRYAN, *Percepteur.*
		Ajoutez, total exporté en farine, 14 janv. 1881	.....	.....	.....	2,449				
		Total, farine exportée.....	.....	.....	.....	6,178	ce qui, avec les 136 boiss. de blé dont le droit a été payé, donne le chiffre des obligations données.			

PORT DE GUELPH.

Berlin.	Guelph.											
73 8	3,110	21 avril ...	Shirk et Snider....	1,500	3 mai....	.....	326	21 avril ...	30 juin	Exporté	Grande-Bretagne	
751	3,213	27 do ...	do	1,352	3 et 8 do ...	.....	300	27 do ...	30 do ...	do	do	
825	3,455	10 mai	J. Z. Detweiler	1,193	18 do ...	.....	310	10 mai	18 mai	do	do	
826	3,456	18 do ...	do	383	26 do ...	.....	84	18 do ...	26 do ...	de	do	

ETAT donnant les noms de toutes les personnes qui ont importé du blé dans le but de le moudre en entrepôt, etc.—*Suite.*

PORT DE GUELPH—*Fin.*

Numéro de la déclaration. Berlin.	Numéro de la déclaration. Guelph.	Date de l'importation.	Nom de l'importateur.	Blé importé pour être moulu en entrepôt.	Quantité de blé exportée par chaque partie. Date.	Quantité de blé exportée par chaque partie. En blé.	Quantité de blé exportée par chaque partie. En farine.	Date des obligations données.	Date de l'annulation.	Annulée, soit par exportation ou par paiement du droit.	Observations.
		1880.		Boiss.	1880.	Boiss.	Brls.	1880.	1880.		
869	3,594	29 mai	J. Z. Detweiler.....	861	26 mai 12 juin	.....	232	29 mai	12 juin ...	Exporté	Grande-Bretagne.
870	3,595	31 do ...	do	1,194	14et15juin	.....	261	31 do ...	15 do ...	do	do
893	3,655	7 juin	do	1,220	15 do	.....	266	7 juin ...	15 do ...	do	do
902	3,664	10 do ...	do	437	15 do	.....	96	10 do ...	15 do ...	do	do
916	3,751	12 do ...	do	450	15 do	.....	122	12 do ...	15 do ...	do	do
945	50	22 do ...	do	880	30 do	.....	192	22 do ...	17 juillet ..	do	do
953	58	26 do ...	do	1,200	30 juin. 12 juill.	.....	263	26 do ...	17 do ...	do	do
971	135	30 do ...	do	1,997...	12et15juil.	.....	435	30 do ...	24 do ...	do	do
18	181	5 juill. ...	do	1,925...	15 do	.....	421	5 juill. ...	24 do ...	do	do
50	241	15 do ...	do	1,142...	22 do	.....	249	22 do ...	29 do ...	do	do
63	338	20 do ...	do	1,230	22 juil. 14 août	.....	268	22 do ...	29 août ...	do	do
117	450	5 août ...	do	635	14 do ...	.....	139	5 août....	14 do ...	do	do
128	503	9 do ...	do	1,716	14et19 do	.....	376	9 do ...	19 do ...	do	do
133	508	10 do ...	do	765	19 do	.....	167	10 do ...	19 do ...	do	do
148	585	16 do ...	do	1,544	19et31 do	.....	337	16 do ...	31 do ...	do	do
158	595	19 do ...	do	341	19et31 do	.....	74	19 do ...	31 do ...	do	do
189	680	25 do ...	do	867	31 do 6 sept.	.....	189	25 do ...	6 sept. ...	do	do
268	951	13 sept. ...	Wm. Snider et Cie. ...	2,250	6et14 oct.	.....	500	13 sept. ...	20 oct. ...	do	do
251	901	10 do ...	Shirk et Snider.....	900	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Entreposé.
267	950	13 do ...	do	940	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do
33	224	12 juill....	Bramm frères	397	22 juill.	.....	89	12 juillet..	22 juillet ..	do	Grande-Bretagne.
68	343	22 do ...	do	466	29 do ...	.....	102	22 do ...	29 do ...	do	Sorti de l'entrepôt. Montréal.
86	419	26 do ...	do	382	29 do 5 août.	.....	85	26 do ...	29 do ...	do	do

96	429	30 juillet...	Bramm frères.....	819	5et 14 août	.....	178	30 juillet..	14 août...	Exporté.....	.....	Grande-Bretagne.
118	451	5 août.....	do	410	14 do	.....	89	5 août.....	14 do ...	do	.....	do
611	2,079	4 déc	do	500	9 déc.....	.....	125	4 déc.. ...	15 déc....	do	.....	do
217	794	1er sept....	J. Z. Detweiler.....	435	6 sept.	.....	95	1er sept...	6 sept....	do	.....	do
218	795	1er do ...	do	901	6 et 10 do	.....	196	1er do ...	10 do ...	do	.....	do
221	798	4 do ...	do	940	10et13 do	.....	182	4 do ...	13 do ...	do	.....	do
225	875	6 do ...	do	855	13et18 do	.....	146	6 do ...	13 do ...	do	.....	do
230	880	7 do ...	do	915	18 sept.	.....	200	7 do ...	18 do ...	do	.....	do
242	892	9 do ...	do	846	18 do	.....	185	9 do ...	18 do ...	do	.....	do
278	961	15 do ...	do	943	18et23 do	.....	206	15 do ...	23 do ...	do	.....	Retiré de l'entrepôt de Montréal.
282	965	17 do ...	do	2,068	23et25 do 5 oct.	.....	451	17 do ...	5 octobre	do	.....	do
292	1,077	20 do ...	do	387	5 do	.....	84	20 do ...	5 do	do	.....	Grande-Bretagne.
301	1,086	21 do ...	do	814	5 do	.....	178	21 do ...	5 do	do	.....	do
307	1,092	22 do ...	do	2,250	5et11 do	.....	491	22 do ...	11 do	do	.....	do
308	1,093	22 do ...	do	1,224	11et19 do	.....	267	22 do ...	19 do	do	.....	do
315	1,100	24 do ...	do	800	19 do	.....	175	24 do ...	19 do	do	.....	do
343	1,206	29 do ...	do	882	19 do	.....	192	29 do ...	19 do	do	.....	do
471	1,601	28 octobre	do	1,283	30 nov.....	.....	280	28 oct...	30 nov ...	do	.....	do
479	1,609	30 do	do	2,523	30 do ..	.....	550	30 do ...	30 do ...	do	.....	do
515	1,790	9 nov....	do	400	30 do ...	.....	87	9 nov...	30 do ...	do	.....	do
531	1,806	11 do ...	do	855	30 do 15 déc.	.....	187	11 do ...	18 déc....	do	.....	do
563	1,897	19 do ...	do	400	15 do	.....	88	19 do ...	18 do ...	do	.....	do
584	1,967	26 do ...	do	1,214	15 do	.....	265	26 do ...	18 do ...	do	.....	do
614	2,082	4 déc.....	do	1,000	15 do	.....	218	4 déc...	18 do ...	do	.....	do
617	2,085	4 do ...	do	826	15 do	.....	180	4 do ...	18 do ...	do	.....	do
635	2,167	10 do ...	do	803	15 do 6,'81 janv.	.....	176	10 do ...	14,'81janv.	do	.....	do
638	2,170	11 do ...	do	400	6,'81 do	.....	87	11 do ...	14,'81 do	do	.....	do
645	2,262	13 do ...	do	450	6,'81 do	.....	98	13 do ...	14,'81 do	do	.....	do
646	2,263	13 do ...	do	1,366	6,8,'81 do	.....	298	13 do ...	14,15'81 do	do	.....	do
660	2,277	15 do ...	do	2,250	10,'81 do	.....	430	15 do ...	do do	do	.....	do
672	2,289	18 do ...	do	900	.....	.....	.....	18 do ...	.....	.....	.....	Bal. de l'exp. de 280 boiss.
682	2,356	21 do ...	do	860	.....	.....	.....	21 do ...	.....	.....	.....	Entreposé.
707	2,452	28 do ...	do	3,134	.....	.....	.....	28 do ...	.....	.....	.....	do
269	952	13 sept....	E. W. B. Snider.....	940	.....	.....	.....	13 sept...	.....	.....	.....	Droit payé, v. décl. 415.
381	1,312	6 octobre	Wm. Snider et Cie.....	852	1er nov....	.....	186	6 octobre	1er nov....	Exporté.....	.....	Grande-Bretagne.
634	2,166	10 déc	Cherry frères.....	900	20 déc....	.....	250	10 déc.....	20 déc....	do	.....	do
			Total	65,512		.....	12,703					THOMAS A. HEFFERNAN. *Percepteur.*

ÉTAT indiquant les noms de toutes les personnes qui ont importé du blé dans le but de le moudre en entrepôt, etc.—*Suite.*

PORT DE GODERICH.

Numéro de la déclaration.	Date de l'importation.	Nom de l'importateur.	Blé importé pour être moulu en entrepôt.	Quantité de blé exportée par chaque partie. Date.	En blé.	En farine.	Date des obligations données.	Date de l'annulation.	Annulée, soit par exportation ou par paiement de droit.	Observations.
	1880.		Boisseaux.	1880.	Boisseaux.	Sacs de 200lbs. ch.	1880.	1880.		
51	3 août.....	Ogilvies et Hutchison.	87,540	.....	.....	6,750	11 août.....	.....	Non annulée.....	
160	25 octobre	do ...	13,000	.....	.....	.....	29 nov., ...	.....	do	
169	17 nov....	do ...	13,980	.....	.....	.....	1er déc.....	.....	do	
170	17 do ...	do ...	15,335	.....	.....	.....	1er do ...	.....	do	
171	26 do ...	do ...	14,986	.....	.....	.....	1er do ...	.....	do	
		Total.....	149,841	.....	.....	6,750				D. DOTY, *Percepteur.*

PORT D'HAMILTON.

						Barils.				
2,752	8 mai.....	Plews et Snider.....	1,598	18 mai.....	.....	349	8 mai.....	18 mai.....	Exporté	
13,047	17 do ...	do	1,211 {	18 do ...	.....	151 }	17 do ...	25 do ...	do	
				25 do ...	.....	113				
13,279	21 do ...	do	1,702	25 do ...	.....	372	21 do ...	25 do ...	do	
		Total	4,511	.....	.....	985				W. H. KITTSON, *Percepteur.*

PORT DE LONDON.

6 235	27 avril...	J. D. Saunley, London	4,474	16 mai.....	.....	714	27 avril ..	7 juin.....		
6,414	5 mai.....	do do ..	2,243	21 do ...	.....	500	5 mai.....	7 do		
6,609	14 do ...	do do ..	4,256	28 do ...	.....	500	14 do	7 do		
6,738	20 do ...	do do .	2,210	7 juin.....	.....	500	20 do	6 juillet...		
6,843	25 do ...	do do ..	2,407	9 do ...	.....	500	25 do ..	6 do		

7,137	9 juin	J. D. Saunley, London	4,000	9 juin.....	.....	500	9 juin.....	6 juillet.	Annulée par l'exportation à Glasgow, Ecosse.	
7,498	29 do	do do ..	2,281	10 do ...	.....	500	29 do	6 do		
36	3 juillet ..	do do ..	4,601	12 do	.....	560	3 juillet..	6 do		
206	12 do ...	do do ..	2,084	6 juillet..	.....	500	12 do	10 août.....		
338	15 do ...	do do ..	1,621	8 do ...	.....	500	15 do	10 do ...		
372	20 do ...	do do ..	348	12 do	.....	500	20 do ...	10 do		
469	24 do ...	do do ..	3,305	20 do	.....	500	24 do ...	10 do		
651	4 août.....	do do ..	2,043	2 août ..	.....	500	.....	.....		
				10 do	.....	510	4 août	14 do		
711	6 do ...	do do ..	1,301	17 do	.....	500	.....	23 oct		
				18 do ...	.....	425	6 do ..	23 do		
868	14 do ...	do do .	446	7 sept.....	.....	500	14 do ...	23 do		
1,172	30 do ...	do do ..	2,467	13 do	.....	500	30 do ...	18 sept		
1,365	7 sept.....	do do ..	2,277	29 do	.....	500	7 sept.....	2 oct.....		
1,658	20 do	do do ..	2,620	5 oct.....	.....	106	20 do	7 do		
6,184	24 avril ...	Hunt Frères, London.	2,099	26 mai.....	.....	101	24 avril....	13 août... ..		
179	10 juillet ..	do do ..	1,200	14 juillet ..	.....	262	10 juillet ..	13 do		
518	27 do ...	do do ..	900	13 août.....	.....	241	27 do	26 oct		
540	28 do ...	do do .	900	28 do	.....	252	28 do ...	26 do		
724	7 août.....	do do ..	1,103	1er nov.....	.....	500	7 août.....	6 nov..		
929	18 do ...	do do ..	1,152	9 do	.....	249	18 do	10 do		
3,061	16 nov.....	do do ..	1,792	22 déc	.....	391	16 nov.....	10 do		
376, 6,826	11 mai.....	R Pincombe, Strathroy	2,024	28 juin	.....	442	11 mai.	Sept...		
23, 688	5 août.....	do do ...	2,000	15 déc.....	.....	436	5 août.. ...	do		
641	3 do	Frank E. Gibbs, Listowel..	2,816	18 août... .	.....	750	3 do	Déc		
777	10 do	do do	859	13 oct..	.....	737	10 do	do		
923	18 do	do do ...	795	.....	.....	.....	18 do	do		
1,348	6 sept.. ...	do do	2,343	.....	.....	.....	6 sept.....	do		
		Total....	64,967	....	.....	14,176				R. Reid, *Percepteur.*

PORT D'OSHAWA.

.....	7 août	T. N. Gibbs	10,082	27 nov.....	.....	500	7 août.....	.....	.....	Farine exportée depuis déc. 1880 ; obligation valable pour le reste.
....	5 nov	do	900	.....	.....	.....	5 nov.....	.....	L'obligation existe toujours.	Samuel Wood, *Percepteur.*
		Total	10,982	.....	.....	500				

ETAT donnant les noms de toutes les personnes qui ont importé du blé dans le but de le moudre en entrepôt, etc., etc.—*Suite.*

PORT DE PARIS (10 *pour cent de blé canadien mêlé avec du blé américain.*)

Numéro de la déclaration.	Date de l'importation.	Nom de l'importateur.	Blé importé pour être moulu en entrepôt.	Quantité de blé importée par chaque partie. Date.	En blé.	En farine.	Date des obligations données.	Date de l'annulation.	Annulée, soit par exportation ou par paiement du droit.	Observations.
	1880.		Boiss.	1880.	Boiss.	Brls.	1880.	1880.		
19	14 juillet ..	Whitlaw, Baird et Cie.	1,600	16 juillet ..	.....	500	14 juillet...	J'ai les certificats mais je n'ai pas encore annulé les débentures.	Exporté à Glasgow...	2,022 boiss. en 500 brls.
22	15 do ...	do ...	422							
23	16 do ...	do ...	365	.....	.....	.....	.....			
27	21 do ...	do ...	2,012	.....	.....	.....	.....			
30	23 do ...	do ...	1,350	.....	.....	.....	.....			
34	24 do ...	do ...	863	.....	.....	.....	.....			
35	24 do ...	do ...	.....	24 juillet ..	.....	500	21 juillet ..		do do ...	2,025 do en 500 do
39	27 do ...	do ...	1,282	.....	.....	.....	24 do ...			
41	29 do ...	do ...	3,712	.....	.....	.....	27 do ...			
51	6 août ...	do ...	4,850	.....	.....	.....	5 août.....			
60	6 do ...	do ...	.....	6 août. ...	.....	500	.....		do do ...	2,025 do en 500 do
61	7 do ...	do ...	.....	7 do ...	.....	500	.....		do do ...	2,025 do en 500 do
62	10 do ...	do ...	.....	10 do ...	.....	500	.....		do à Leith	2,025 do en 500 do
63	13 do ...	do ...	.....	13 do ...	.....	500	.....		do à Glasgow.	2,025 do en 500 do
64	14 do ...	do ...	.....	14 do ...	.....	500	.....		do do ...	2,025 do en 500 do
73	19 do ...	do ...	.....	19 do ...	.....	500	.....		do do ...	2,025 do en 500 do
78	23 do ...	do ...	.....	23 do ...	.....	500	.....		do à Leith.....	259 do en 500 do
		Total.....	16,456	.....	.....	4,500				16,456 boiss. THOMAS HALL, *Percepteur.*

PORT DE PETERBORO'.

61	2 août.....	Geo. C. Rogers.....	413	.....	.....	.....	2 ao t....	.....	Non annulé.	J. STRATTON, *Percepteur.*
132	1er sept..	do	477½	.....	.....	.....	1er sept..	.....	do	
		Total.....	890½	.....	.....	.....				

PORT DE SAINTE-CATHERINE.

2,021	13 mai	James Norris	15,100	2 juin		3,294	13 mai	2 juin	Exporté	
2,261	21 do	do	17,300	12 août		3,774	21 do	12 août	do	
239	2 août	Sylvester Neelon	16,157				2 août			
240	2 do	do	15,000				2 do			
280	6 do	James Norris	19,800	11 sept		4,320	6 do	11 sept	Exporté	
281	6 do	do	19,000	11 do		3,296	6 do		do	
282	6 do	do	19,868				6 do			
283	6 do	do	19,876				6 do			
706	22 sept.	Sylvester Neelon	18,000				22 sept			
941	14 oct	do	296				14 oct			
1,225	10 nov	do	10,010				10 nov			
		Total	170,407			14,684				H. H. Collier, *Percepteur.*

PORT DE SARNIA.

2,754	29 avril	James King	2,333				29 avril			Aucune de ces quantités déclarées pour paiement de droits ou pour l'exportation.
101	12 juil	do	800				12 juillet			
102	12 do	do	800				12 do			
396	10 août	do	2,062				10 août			
1,300	26 oct	do	1,215				26 oct			
1,733	11 déc	Frank E. Gibbs	13,500				11 déc			
		Total	20,710							Geo. N. Matheson, *Percepteur.*

PORT DE STRATFORD.

196	30 juillet	Geo. Malcolm	1,179	24 août 30 do 6 nov		120 120 120	28 déc	8 nov	Export. de farine	Tous les importateurs ont exporté plus de farine que n'en pouvait produire la quantité de blé importée.
206	14 août	J. M. et A. Chinic	1,679	20 août		514	14 août	5 oct	do	
229	16 do	do	463	28 do		375	28 do	5 do	do	
470	26 oct	do	2,050	9 oct		125	28 do	12 nov	do	
242	16 août	Frank E. Gibbs	933	20 do		875	16 do	6 do		
247	17 do	do	2,078	27 do		250	30 do	6 do		
307	9 sept	do	4,500	27 do		500	2 sept			Non annulée le 1er déc...
469	18 do	do	4,495	5 nov		500				
510	15 oct	do	3,813	11 do 11 do 17 do 24 do		500 250 500 500	25 sept			do do ...
		Total	21,190			5,249				John Hamilton, *Percepteur.*

ETAT donnant les noms de toutes les personnes qui ont importé du blé dans le but de le moudre en entrepôt, etc., etc.—*Suite.*

PORT DE TORONTO.

Numéro de la déclaration.	Date de l'importation.	Nom de l'importateur.	Blé importé pour être moulu en entrepôt.	Quantité de blé exportée par chaque partie.			Date des obligations données.	Date de l'annulation.	Annulée, soit par exportation ou par paiement du droit.	Observations.
				Date.	En blé.	En farine.				
	1879.		Boiss.	1880.	Boiss.	Brls.	1879.	1880.		
4,448	21 août.....	W. J. Spink.....	3,000	21 juillet..	.....	580	21 août.....	21 juillet..	*580 barils de farine exportés. 529 bois. de blé ont p. le dr.	
	1880.									
17,558	3 déc.....	Spink et Howland.....	1,015	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Non annulée.
		Total.....	4,015	.....	.....	580				JNO. DOUGLAS, inspect., *Sous-percepteur.*

* Le certificat d'annulation produit et déposé à ce port indique une plus grande quantité de farine exportée que ne pouvait en produire la mouture en entrepôt des 2,471 boisseaux; on allègue que l'excédant exporté est sorti d'autres moulins.

PORT DE WOODSTOCK, ONT.

17	10 juillet...	Forrest et Hall.....	10	10 oct.....	.....	300	10 juillet..	10 oct.....	Exporté	3,328 boiss. Non encore annulée.
64	30 do ...	do	466	1er nov...	.....	300	30 do ..	10 do	do	
238	8 sept.....	do	4,835	29 do ...	.....	125	8 sept.....	1er nov..	do	
456	29 nov.....	do	940	.....	.....	.....	29 nov.....	29 do ..	.....	W. H. VANINGEN, *Percepteur.*
		Total...	6,651	.....	.....	725				

PORT DE MONTRÉAL.

573	18 août.....	J. McDougall.	6,012	24 sept.....	.....	104	24 sept.....	24 oct.....	Exporté	Par le Valetta.
				28 do	.....	459	28 do	Voir note.	do	Lac Champlain.
				7 oct.....	.....	613	7 oct.....	do .	do	Lac Nepigon.
				21 do ...	.....	136	21 do	27 oct.....	do	Vanguard.

995	20 sept.	J. McDougall	4,500	16 oct.		306	16 oct.	Voir note.	Exporté		Polynesian.	
				21 do		236	21 do	27 nov.	do		Vanguard.	
				27 do		440	27 do	27 do	do		Commodore.	
996	20 do	do	2,000	21 do		436	21 do	27 do	do		Vanguard.	
1,090	28 do	do	4,300	5 nov.		197	5 nov.	Voir note.	do		Lac Champlain.	
				18 do		741	18 do	do	do		Toronto.	
1,109	29 do	do	1,700	25 oct.		316	25 oct.	27 nov.	do		Commodore.	
				4 nov.		55	4 nov.	Voir note.	do		Ontario.	
1,110	29 do	do	2,000	27 oct.		436	27 oct.	27 nov.	do		Commodore.	
1,111	29 do	do	2,758	4 nov.		602	4 nov.	Voir note.	do		Ontario.	
1,112	29 do	do	3,000	4 do		342	4 do	do	do		do	
				5 do		313	5 do	do	do		Lac Champlain.	
1,125	29 do	do	11,215	29 sept.	9,868		29 sept.	do	do		Somerly.	
				18 nov.		180	18 nov.	do	do		Toronto.	
				23 do		114	23 do	do	do		Ottawa.	
1,206	5 oct.	do	457	5 oct.		100	5 oct.	do	do		Toronto.	
1,217	5 do	do	3,742	23 nov.		816	23 nov.	do	do		Ottawa.	
1,304	11 do	do	6,544	23 do		125	23 do	do	do		do Boisseaux.	
1,509	25 do	do	3,001								Restant en entrepôt	5,971
1,510	25 do	do	1,772								do	3,001
			53,001		9,868	7,067					do	1,772
												10,744

RÉCAPITULATION.

	Bois.
Blé exporté	9,868
Farine exportée, 7,067 brls. égal à	32,389
Balance restant en entrepôt	10,744
Entreposé	53,001

				23 juin		200	23 juin	Voir note.	Exporté		Par le Moravian.
				30 do		286	30 do	do	do		Brooklyn.
				7 juillet		350	7 juillet	do	do		Texas.
3,333	3 juin	Ira Gould et Fils	18,081	7 do		1,000	7 do	do	do		Effective.
				12 do		1,040	12 do	do	do		Cybele.
				17 do		500	17 do	do	do		Buenos Ayrean.
				31 do		569	31 do	do	do		Belsize.
319	30 juillet	do	525	27 août		115	27 août	15 sept.	do		Valetta.
				2 do		463	2 do	21 do	do		Francis.
				2 do		100	2 do	1 do	do		Valetta.
				2 do		500	2 do	21 do	do		Francis.
				3 do		452	3 do	Voir note.	do		Belsize.
320	30 do	do	18,479	4 do		37	4 do	31 août	do		St. Luce.
				21 do		200	21 do	1er oct.	do		Valetta.
				26 do		2,000	26 do	Voir note.	do		Grecian.
				27 do		250	27 do	4 oct.	do		Valetta.
				27 do		30	27 do	15 sept.	do		Howick.

ETAT donnant les noms de toutes les personnes qui ont importé du blé dans le but de le moudre en entrepôt, etc.—*Suite.*

PORT DE MONTRÉAL—*Suite.*

Numéro de la déclaration.	Date de l'importation.	Nom de l'importateur.	Blé importé pour être moulu en entrepôt.	Quantité de blé exportée par chaque partie.			Date des obligations données.	Date de l'annulation.	Annulée, soit par exportation ou par paiement du droit.	Observations.
				Date.	En blé.	En farine.				
	1880.		Boiss.	1880.	Boiss.	Brls.	1880.	1880.		
				7 sept.	.....	530	7 sept.	2 oct.	Exporté	Par le Lake Winnipeg.
				8 do	.....	714	8 do	Voir note.	do	do
				9 do	.....	35	9 do	do	do	Colina.
				9 do	.....	5	9 do	do	do	Belsize.
468	7 août	Ira Gould & Son	17,052	11 do	.....	306	11 do	do	do	Montréal.
				17 do	.....	1,021	17 do	do	do	Lake Manitoban.
				20 do	.....	415	20 do	28 oct.	do	Marie Evelize.
				20 do	.....	195	20 do	28 do	do	Savard.
				20 do	.....	500	20 do	28 do	do	New Dominion.
				27 août	.....	356	27 août	15 sept.	do	Valetta.
694	26 do	do	4,000	30 do	.....	204	30 do	Voir note.	do	Toronto.
				3 sept.	.....	313	3 sept.	do	do	Dominion.
725	30 do	do	1,861	3 do	.....	406	3 do	do	do	do
741	31 do	do	686	3 do	.....	83	3 do	do	do	do
				9 do	.....	67	9 do	do	do	Colina
				20 do	.....	86	20 do	28 oct.	do	Marie Evelize.
848	9 sept.	do	2,810	30 do	.....	100	30 do	11 nov.	do	Valetta.
				5 oct.	.....	427	5 oct.	6 do	do	L. Montgomery.
884	11 do	do	728	5 do	.....	159	5 do	6 do	do	do
885	11 do	do	5,000	5 do	.....	1,091	5 do	6 do	do	do
886	11 do	do	1,100	5 do	.....	240	5 do	6 do	do	do
				5 do	.....	83	5 do	6 do	do	do
887	11 do	do	2,669	16 do	.....	102	16 do	Voir note.	do	Riversdale.
				16 do	.....	397	16 do	do	do	Lake Winnipeg.
				16 do	.....	113	16 do	do	do	do
936	16 do	do	1,792	18 do	.....	255	18 do	do	do	do
				8 nov.	.....	23	8 nov.	do	do	Nestorian.
986	20 do	do	2,688	5 oct.	.....	510	5 oct.	do	do	Toronto.
				21 do	.....	76	21 do	do	do	Canadian.
1,046	23 do	do	3,300	29 sept.	3,300	.....	29 sept.	do	do	Divers steamers.
1,047	23 do	do	1,109	29 do	1,109	.....	29 do	do	do	do

1,048	23 sept.....	Ira Gould et fils.....	21,850	29 sept.....	21,850	.....	29 sept.....	Voir note..	Exporté	Par divers steamers.
1,049	23 do	do	11,000	29 do	11,000	.....	29 do	do ...	do	do
1,083	27 do	do	5,550	21 oct	.....	924	21 oct.....	do ...	do	Canadian.
				21 do	.....	255	21 do	do ...	do	Québec.
				8 nov.....	.....	32	8 nov.....	do ...	do	Nestorian.
1,083	27 do	do	14,442	8 do	.....	1,445	8 do	do ...	do	do
				8 do	.....	1,000	8 do	do ...	do	Strathairley.
				8 do	.....	510	8 do	do ...	do	do
				8 do	.....	196	8 do	do ...	do	Effective.
1,289	8 oct.....	do	4,736	8 do	.....	573	8 do	do ...	do	do
				8 do	.....	231	8 do	do ...	do	Strathairley.
				10 do	.....	229	10 do	do ...	do	Nestorian.
1,512	25 do	do	3,801	10 do	.....	250	10 do	do ...	do	Grecian.
				10 do	.....	21	10 do	do ...	do	Nestorian.
				20 do	.....	558	10 do	do ...	do	Manitoban.
1,590	27 do	do	243	26 do	.....	53	26 do	do ...	do	Ottawa.
1,957	19 nov.....	do	2,673	20 do	.....	462	26 do	do ...	do	Manitoban.
				20 do	.....	121	20 do	do ...	do	Toronto.
1,958	19 do	do	5,834	20 do	.....	374	20 do	do ...	do	Lake Nepigon.
				20 do	.....	899	20 do	do ...	do	Toronto.
1,959	19 do	do	4,666	20 do	.....	137	20 do	do ...	do	Lake Nepigon.
				22 do	.....	809	22 do	do ...	do	Dominion.
				26 do	.....	72	26 do	do ...	do	Ottawa.
1,995	24 do	do	1,274	26 do	.....	278	26 do	do ...	do	do
2,009	25 do	do	4,378	26 do	.....	617	26 do	do ...	do	do Boiss.
										Restant en entrepôt 1,550
		Total	162,327		37,259	26,950				1,550

RÉCAPITULATION.

Blé exporté.....	37,259 boiss.
Farine exportée, 26,950 barils, égal à	123,518 "
Balance en entrepôt.....	1,550 "
Entreposé	162,327 "

3,143	28 mai	A. W. Ogilvie et Cie..	9,414	9 juin	3,860	.....	9 juin	27 juillet..	Exporté	Par le Cybelle,
				13 do	.....	714	12 do	27 do ...	do	Strathairley.
				17 do	.....	498	17 do ...	27 do ...	do	Erl King.
3,532	15 juin.....	do ...	15,970	17 do	.....	1,543	17 do	27 do ...	do	do
				17 do	.....	1,021	17 do	27 do ...	do	Strathairley.
				22 do	.....	153	22 do	27 do ...	do	Montréal.
				23 do	.....	767	23 do	27 do ...	do	Colina.
3 601	21 do	do ...	11,500	23 do	.....	232	23 do	27 do ...	do	do
				24 do	10,137	.....	24 do	27 do ...	do	Mississippi.

ETAT donnant les noms de toutes les personnes qui ont importé du blé dans le but de le moudre en entrepôt, etc.—*Suite.*

PORT DE MONTREAL—*Suite.*

Numéro de la déclaration.	Date de l'importation.	Nom de l'importateur.	Blé importé pour être moulu en entrepôt.	Quantité de blé exportée par chaque partie.			Date des obligations données.	Date de l'annulation.	Annulée, soit par exportation ou par paiement du droit.	Observations.
				Date.	En blé.	En farine.				
	1880.		Boiss.	1880.	Boiss.	Bils.	1880.	1880.		
3,623	23 juin	A. W. Ogilvie et Cie.	4,500	24 juin.....	1,643	.....	24 juin.....	27 juillet..	Exporté....	Par le Mississippi.
				28 do	.....	623	28 do	27 do ...	do	Orchis.
				28 do	.....	396	28 do	27 do ...	do	do
				7 juillet..	.....	510	7 juillet...	27 do ...	do	Romsdale.
3,624	23 do	do ...	15,975	8 do ...	.....	510	8 do ...	27 do ...	do	Lombard.
				9 do ...	.....	154	9 do ...	27 do ...	do	do
				10 do ...	1,524	.....	10 do ...	16 do ...	do	Orchis.
				12 do ...	7,257	.....	12 do ...	27 do ...	do	Grecian.
134	12 juillet..	do ...	2,732	12 do ...	2,732	.....	12 do ...	27 do ..	do	do
				29 do ...	.....	357	29 do ...	19 oct.....	do	Indus.
				29 do ...	.....	1,020	29 do ...	19 do	do	Montréal.
135	12 do ...	do ...	15,874	30 do ...	.....	1,020	30 do ...	19 do	do	Cynthia.
				4 août....	.....	1,000	4 août.....	19 do	do	Colina
				5 do ...	.....	66	5 do	19 do	do	Mississippi.
				5 do ...	.....	953	5 do	19 do	do	do
				5 do ...	.....	370	5 do	19 do	do	do
				7 do ...	.....	142	7 do	19 do	do	Ligne Donaldson.
197	19 do ...	do ...	21,025	7 do ...	.....	300	7 do	19 do	do	Waldensian.
				14 do ...	.....	1,020	14 do	19 do	do	Ocean King.
				14 do ...	.....	1,008	14 do	19 do	do	Effective.
				14 do ...	.....	814	14 do	19 do	do	Grecian.
				14 do ...	.....	186	14 do	19 do	do	do
				19 do ...	.....	200	19 do	19 do	do	Buenos Ayrean
				6 sept.....	.....	8	6 sept.....	.....	do Prov. de bord	Trust.
				9 do	.....	255	9 do	19 oct.....	do	Québec
				11 do	.....	8	11 do	Voir note.	do Prov. de bord	McLeod
				11 do	.....	6	11 do	do ..	do do	Venice.
				12 do	.....	510	12 do	11 oct..... 1881.	do	Bateau.
				12 do	.....	30	12 do	4 janvier.	do	Bessie.

									1880.				
328	30 do ...	A. W. Ogilvie et Cie..	18,254	12 sept ...	.....	150	12 sept ...	20 nov. ...	Exportés.....		Marie.
				27 do ...	.....	11	27 do ...	Voir note.	do	prov. de bord	Wariclench
				2 oct. ...	.....	100	2 oct ...	19 oct ...	do	.....	Dominion.
				11 do ...	.....	578	11 do ...	Voir note.	do	.....	do
				20 do ...	.....	281	20 do ...	do ...	do	.....	Ocean King.
				21 do ...	.....	59	21 do ...	do ...	do	.....	do
				22 do ...	.....	256	22 do ...	do ...	do	.....	Severn.
				23 do ...	.....	1,020	23 do ...	do ...	do	.....	Hexham.
				25 do ...	.....	325	25 do ...	do ...	do	.....	Brooklyn.
				25 do ...	.....	696	25 do ...	do ...	do	.....	do
853	9 sept...	do ...	11,847	28 do ...	.....	510	28 do ...	do ...	do	.....	Waldensian.
				30 do ...	.....	869	30 do ...	do ...	do	.....	Ontario.
876	10 do ...	do ...	1,499	11 do ...	.....	116	11 do ...	do ...	do	.....	Dominion.
				11 do ...	.....	211	11 do ...	do ...	do	.....	Hexham.
972	17 do ...	do ...	3,836	11 do ...	.....	837	11 do ...	do ...	do	.....	Dominion.
1,012	21 do ...	do ...	3,707	11 do ...	.....	809	11 do ...	do ...	do	.....	Hexham.
1,013	21 do ...	do ...	4,404	21 do ...	.....	961	21 do ...	do ...	do	.....	Ocean King.
1,267	7 oct. ...	do ...	3,390	20 do ...	.....	740	20 do ...	do ...	do	.....	do
1,308	11 do ...	do ...	2,338	12 do ...	.....	510	12 do ...	do ...	do	.....	Lake Winnipeg bois.
1,368	14 do ...	do ...	16,508	.....	.....	.....	.....	do ...	do	.....	Restant en entrep 16,508
				30 oct ...	.....	152	30 oct. ...	do ...	do	.....	Par Ottawa.
				30 do ...	.....	1,021	30 do ...	do ...	do	.....	Nestorian.
1,578	26 do ...	do ...	16,338	10 nov ...	.....	765	10 nov ...	do ...	do	.....	Scotland.
				15 do ...	.....	1,020	15 do ...	do ...	do	.....	Pera.
				15 do ...	.....	607	15 do ..	do ...	do	.....	Toronto.
				15 do ...	.....	414	15 do ...	do ...	do	.....	do
1,837	10 nov. ...	do ...	5,080	22 do ...	.....	694	22 do ...	do ...	do	.....	Dominion.
				22 do ...	.....	326	22 do ...	do ...	do	.....	Dominion.
1,981	22 do ...	do ...	13,500	29 do ...	.....	922	29 do ...	do ...	do	.....	Thames et Dominion. Bois.
				30 do ...	.....	127	30 do ...	do ...	do	.....	Restant en entrep. 7,196
1,994	24 do ..	do ...	450	29 do ...	.....	98	29 do ...	do ...	do	.....	Par Thames.
2,017	25 do ...	do ...	49,390	.....	.....	.....	.....	do ...	.....	.....	Restant en entrep. 49,390
		Total.	247,531	.....	27,453	32,069					73,094

RÉCAPITULATION.

Blé exporté	27,453	boisseaux.
Farine exportée, 32,069 brls., égal à	146,984	"
Balance en entrepôt	73,094	"
Total	247,531	"

ETAT donnant les noms de toutes les personnes qui ont importé du blé dans le but de le moudre en entrepôt, etc., etc.—*Suite.*

PORT DE MONTRÉAL—*Fin.*

Numéro de la déclaration.	Date de l'importation.	Nom de l'importateur	Blé importé pour être moulu en entrepôt.	Quantité de blé exportée par chaque partie.			Date des obligations données.	Date de l'annulation.	Annulée, soit par exportation ou par paiement du droit.	Observations.
				Date.	En blé.	En farine.				
	1880.		Boiss.	1880.	Boiss.	Brls.	1880.	1880.		
392	4 août.....	Magor frère et Cie.....	76,46	5 août ...	.....	50	5 août ...	Voir note.	Exportés.....	Par Valetta.
				6 do ...	.....	500	6 do ...	do ...	do	Eugenia.
				11 do ...	.....	500	11 do ...	1er oct.....	do	Mildred.
				13 do ...	.....	479	13 do ...	22 sept....	do	St. Luce.
				8 sept ...	.....	139	8 sept ...	.....	do	Howick.
		Total.....	76,646 egal à.....		.....	1,668				
		Grand total.....	470,505	.....	74,580	67,754				JNO. LEWIS, *Percepteur*

NOTE.—Obligations annulées sur la preuve de l'exportation du blé ou de son produit. Voir règlements établis par arrêtés du conseil, 22 avril 1880.

ETAT donnant les noms de toutes les personnes qui ont importé du blé dans le but de le moudre en entrepôt, etc.—*Suite.*

PORT DE QUÉBEC.

Numéro de la déclaration.	Date de l'importation.	Nom de l'importateur.	Blé importé pour être moulu en entrepôt.	Quantité de blé exportée par chaque partie — Date.	Quantité de blé exportée par chaque partie — En blé.	Quantité de blé exportée par chaque partie — En farine.	Date des obligations données.	Date de l'annulation.	Annulée, soit par exportation ou par paiement du droit.	Observations
	1880.		Boiss.	1880.	Boiss.	Brls.	1880.			
*1,603	14 août.....	J. B. Renaud et Cie...	18,172	14 août....	.....	300	14 août.....	.....	.....	
				25 sept.....	.....	780				
				2 nov.....	.....	50				
*3,428	1er oct.....	do	3,985	.....	.....	.....	1er oct.....	.....	.....	
*4,341	25 do ...	do	4,000	.....	.....	.....	25 do ...	.....	.....	
4,342	25 do ...	do	929	.....	.....	.....	25 do ...	.....	.....	
*4,391	26 do ...	do	8,010	.....	.....	.....	26 do ...	.....	.....	
*4,393	26 do ...	do	4,006	.....	.....	.....	26 do ...	.....	.....	
*5,179	16 nov. ...	do	4,000	.....	.....	.....	16 nov. ...	.....	.....	
		Total	43,102			1,130				J. W. DUNSCOMB. *Percepteur.*

*Venu de Montréal par déclaration de transport.

RÉCAPITULATION.

—	En entrepôt.	En blé.	En farine.
	Boiss.	Boiss.	Brls.
Province d'Ontario	571,994	.....	64,581
do de Québec.	513,607	74,580	68,884
Total.....	1,085,601	74,580	133,465

RÉPONSE

(60)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 16 décembre 1880 ;

—Demandant copie de la correspondance et autres documents sur lesquels a été basée la commission émise dans le cas de M. E. V. Bodwell, alors surintendant du canal Welland ; de la commission et de toutes instructions y relatives ; de toutes correspondances et documents touchant la nomination d'un conseil de la commission ; du rapport et de la preuve ; de toute correspondance à ce sujet ; de tous arrêtés du conseil ou de toute autre mesure prise par le gouvernement dans cette affaire ; avec un état détaillé des dépenses s'y rapportant, y compris la somme payée à M. Bodwell ou à son conseil ; aussi, copie de tous documents se rattachant au transfert de M. Bodwell dans la Colombie anglaise, et un état donnant le salaire et les indemnités attachés à chaque emploi, et toute indemnité payée pour frais de route ou autres dépenses incidentes.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
1er février 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RAPPORT

CORRESPONDANCE

RELATIVE À

HALIFAX COMME PORT D'HIVER

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.

OTTAWA
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON
1881

RAPPORT

(61)

PRÉSENTÉ en réponse à une ORDONNANCE de la CHAMBRE DES COMMUNES en date du 20 décembre 1880, pour la production de toute la correspondance, consistant soit en lettres soit en télégrammes, échangée entre le département des chemins de fer et canaux ou ses officiers, et les propriétaires de paquebots ou leurs agents et autres, relativement au prix de transport du grain en Angleterre, *viâ* Halifax, ou relativement à la question du transport du grain et des autres denrées sur le chemin de fer Intercolonial ou sur des navires à vapeur ou autres entre le port d'Halifax et la Grande-Bretagne.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
Ottawa, 28 janvier 1881.

CHEMIN DE FER DE LA NOUVELLE-ECOSSE ET DU NOUVEAU-BRUNSWICK,
BUREAU DU SURINTENDANT GÉNÉRAL,
HALIFAX, N.-E., 28 août 1869.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un rapport soumis par M. l'ingénieur Alex. MacNab, sur les travaux nécessaires au terminus à Halifax. Ce rapport est accompagné des estimations et des plans fournis conformément à votre lettre portant le numéro 491 et la date du 15 février dernier et adressée à M. A. Longley.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
L. CARVELL.

A M. F. BRAUN,
Secrétaire des travaux publics,
Ottawa.

CHEMIN DE FER DE LA NOUVELLE-ECOSSE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR, HALIFAX, 24 juillet 1869.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de dire que le 25 février dernier, il m'a été adressé une lettre par M. Avard Longley, alors commissaire des chemins de fer du gouvernement de cette province, contenant copie d'une minute de la commission du chemin de fer Intercolonial, et copie d'une lettre reçue par lui du secrétaire du département des travaux publics. "signalant l'insuffisance des bâtiments et des dépendances du terminus à Richmond, ainsi que l'absence des ateliers convenables, etc., nécessaires aux besoins actuels du chemin et à ceux que l'avenir ne saurait manquer de créer en plus grands nombres."

La lettre du secrétaire mentionnée ci-dessus me chargeait de faire les plans et mesurages nécessaires et de faire rapport sur le coût des travaux et le coût probable du terrain à acquérir.

En jetant un coup-d'œil sur le plan n° 1, qui accompagne le présent rapport, on verra que la ville d'Halifax est située sur une péninsule, et fait face à l'est sur le spacieux port qui répond si bien aux besoins de la navigation et dont la réputation est si universellement établie.

On peut dire que l'entrée du port est à environ six milles et demi au sud de la ville. A ce point la largeur n'est pas moindre de quatre milles et demi. Il s'étend de là dans la direction du nord-ouest sur neuf milles et un tiers, diminuant graduellement en largeur jusqu'aux *Narrows*, où la distance entre les rives est de moins d'un demi-mille. A cet endroit le fort s'élargit tout-à-coup et forme une magnifique nappe d'eau appelée *Bedford Bassin*. Au fond se trouve la station du chemin de fer de Bedford.

La largeur moyenne de ce bassin est de deux milles, et sa longueur à partir des *Narrows*, est de quatre milles en ligne directe, tandis que par le chemin de fer qui longe la rive de l'ouest, la distance est de sept milles.

Le terminus actuel fait face au port, un peu au sud des *Narrows*, et est à deux milles du palais de la législature provinciale et du nouvel édifice provincial où seront éventuellement réunis les principaux bureaux du gouvernement fédéral à Halifax.

Ces édifices sont dans le voisinage immédiat des différentes banques, et peuvent être considérés comme au centre des affaires.

Les inconvénients qui résultaient constamment de la distance entre la station extrême et Halifax, engagèrent le gouvernement en 1860 à ordonner une exploration destinée à déterminer s'il serait possible de prolonger le chemin jusque dans l'intérieur de la ville, et à établir quel serait le coût de l'entreprise. Cette exploration fut conduite par M. Alexander Light, qui fit son rapport dans le cours de février 1861, et recommanda l'adoption du tracé désigné par une ligne rouge dans le plan soumis avec le rapport.

Cette ligne devait consister en une voie simple, et suivant les termes mêmes du rapport, être la continuation de la voie actuelle, à partir du terminus à Richmond, longeant le bord du bassin Bedford sur environ un quart de mille, puis faisant un détour de droite et de gauche d'au moins 1250 pieds de rayon, et se prolongeant de là en droite ligne sur un quart de mille, passant à l'ouest de la poudrière, jusqu'à l'intersection de la rue Water, et delà le long de cette rue jusqu'à la halle du côté sud de la rue George (à l'exception d'une légère déviation au coin du terrain de l'artillerie).

La halle dont il s'agit est un édifice en brique d'une certaine grandeur, faisant face à la rue George, à la rue Lower Water, ainsi qu'à Bedford-Row, et est vis-à-vis du nouvel édifice provincial. M. Light proposait qu'elle fût achetée et convertie en gare à voyageurs.

Le plus que ce prolongement de la ligne pouvait coûter, suivant l'estimation, était $100,000 ; mais cette estimation ne tenait aucun compte des fortes sommes qu'il eût fallu payer pour traverser sur 3,500 pieds de longueur, les propriétés des départements de la guerre et de la marine ainsi que des particuliers.

Pour donner une idée de cette dépense, je dirai que le conseil-de-ville d'Halifax a dernièrement fait évaluer certaines propriétés qu'il eût fallu acheter pour le prolongement de la rue Lockman, et que cette évaluation a porté à $54,000 quelques 1,600 pieds de longueur de terrain, sur lesquels étaient élevés quelques bâtiments, la plupart en bois et très vieux.

Laissant de côté la question des frais, je ne suis pas très sûr que si les autorités impériales croyaient contraire à leurs intérêts de permettre le passage d'un chemin de fer à travers leur propriété, elles n'auraient pas le droit de refuser leur consentement.

Le gouvernement n'ayant pas donné suite à ce rapport, une compagnie obtint une chartre de la législature provinciale, en date du 29 avril 1863, après s'être formée avec un capital de $250,000 divisé en actions de $100 chacune, pour la construction d'un tramway, autorisé à transporter les voyageurs et les marchandises de la gare de Richmond à Freshwater, c'est-à-dire d'une extrémité de la ville à l'autre, et sur toutes les rues que le conseil-de-ville pourrait déterminer par la suite.

En vertu de ces pouvoirs, cette compagnie bâtit une voie d'environ neuf milles de longueur, y compris une double voie d'environ trois milles entre la gare de Richmond et Freshwater, occupant sur une longueur d'un mille et quart la même rue (Water) que recommandait M. Light pour le prolongement projeté du chemin de fer provincial, c'est-à-dire, depuis l'hôpital jusqu'à la halle.

Au mois de juin 1866 le tramway fut ouvert à la circulation du public, et à l'exception de quelques semaines d'hiver, que les traîneaux sont employés, les chars ont depuis lors fait leur service quotidien, passant à un point donné tous les quinze minutes dans chaque direction.

La largeur de la voie est de quatre pieds huit pouces et demi, et les rails, qui reposent sur des pièces longitudinales supportées par des traverses placées de trois pieds en trois pieds pèsent vingt-quatre livres par verge de longueur.

La compagnie a ce mois- i modifié son tableau des heures de départ et d'arrivée ainsi que son tarif, afin de satisfaire davantage le public.

Les chars partent du bureau de la compagnie, à Richmond, à 8.10 a.m. et de Freshwater à 8.40 a.m. et continuent leurs courses dans chaque direction à sept minutes et demie d'intervalles jusqu'à 8.30 et 9. p.m. respectivement, et après cela à intervalles de dix minutes, le dernier char quittant Richmond à 10.30 p.m. et Freshwater à 11 p.m. Les chars font aussi correspondance au terminus à l'arrivée et au départ des différents convois du chemin de fer provincial.

Places d'adultes, payées en monnaie, sept cents et demi ; places d'enfants, quatre cents ; payées en billets, sur la ligne provinciale, six cents et quart, ou seize pour une piastre, et sur la ligne de Spring-Garden, cinq cents ou vingt pour une piastre.

Comme la commission ci-dessus mentionnée n'a soumis aucun plan défini pour être adopté par le gouvernement, j'ai cru à propos de donner les renseignements ci-dessus sur la construction et le service de ce tramway, afin que le département soit à même de juger jusqu'à quel point cette entreprise pourrait nuire au prolongement du chemin de fer provincial jusque dans l'intérieur de la ville, ou jusqu'à quel point elle pourrait être utilisée en connexion avec les arrangements actuels du chemin de fer. Il ne peut certainements pas y avoir de difficulté légale s'opposant au prolongement de ce dernier, vu que les droits du tramway ne s'étendent qu'à l'exclusion de tramways rivaux ; néanmoins si cette nouvelle voie ferrée était construite, il n'est pas très sûr que la compagnie ne serait pas fondée en équité à réclamer qu'on l'indemmise, soit en achetant son tramway ou autrement, des dommages sérieux qu'elle ne saurait manquer d'éprouver.

Il a déjà été dit plus haut que le capital de la compagnie lorsqu'elle fut constituée par la législature était de $250,000, mais il faut aussi dire que les frais de construction et d'équipement du tramway ne se sont pas élevés au quart de cette somme.

Il faut admettre qu'il se présente plusieurs questions à résoudre dans le choix de l'endroit le plus propre pour le terminus de l'Intercolonial, de même que dans les décisions à prendre relativement aux édifices et aux différents travaux de garage nécessaires au service d'un chemin de cette importance.

Je me suis sérieusement occupé de ces questions depuis qu'on m'a référé la chose, et j'en suis arrivé à la conclusion que le plan qui serait le plus avantageux pour le département et pour le public en général, consisterait dans le prolongement de la ligne principale le long du port sur une longueur de 1,900 pieds jusqu'à la propriété de Kage (bornée au nord, au sud et à l'ouest par les rues Hanover, Young et Victoria, et à l'est par le port) et dans le remaniement et l'amélioration du terminus actuel de Richmond.

Il faut non-seulement considérer en ceci les besoins actuels du public, mais encore ceux de l'avenir, qui seront bientôt considérables dans un endroit aussi important, qui ne peut manquer de devenir avant longtemps le terminus maritime du chemin de fer Intercolonial, et je donne ci-après quelques-unes des raisons qui m'ont fait arriver à la conclusion que je viens d'énoncer.

1. La ville s'étend rapidement vers le nord et dans le voisinage de Richmond.

2. On a déjà dépensé de fortes sommes dans l'érection d'édifices et dans des travaux d'excavation pour les besoins du chemin de fer à la station de Richmond.

3. Comme il faut pourvoir à la commodité du chargement et du déchargement des voiliers ou des bateaux à vapeur faisant correspondance, et comme il faudra, lorsque l'Intercolonial sera terminé, un grand nombre de voies d'évitement et de garage, et de grands dépôts à marchandises pour le service du chemin, l'emplacement du terminus actuel est le plus propre qu'on puisse choisir.

4. Les frais du prolongement du chemin de fer dans l'intérieur de la ville pour l'avantage des voyageurs, seraient très grands, et ce prolongement ne diminuerait pas considérablement les dépenses nécessaires à Richmond pour le réarrangement et l'amélioration des dépendances du terminus.

5. Le prolongement de la rue Lockman, qui est en voie de se faire, va raccourcir le temps de la course à la gare, la rue Water étant étroite et souvent encombrée.

6. Il n'en coûtera pas plus à la majorité des voyageurs pour atteindre la gare projetée qu'il ne lui en coûterait si le chemin était prolongé jusque dans l'intérieur de la ville; le prix de la course en tramway étant de sept cents et demi, et en fiacre, de vingt-cinq cents, ne serait probablement pas réduit.

Il a fallu un temps assez considérable pour faire les explorations, ainsi que les plans et les estimations qui accompagnent le présent rapport; mais ces travaux étaient nécessaires pour fournir les renseignements voulus par la lettre du secrétaire des travaux publics, et pour déterminer exactement la nature et l'étendue des différents ouvrages à faire pour mettre à exécution le projet soumis aujourd'hui au gouvernement.

Ci-suit la liste des plans dont il est question ci-dessus.

N° 1. Plan général de la ville et des faubourgs d'Halifax, de la ville de Darmouth et du terminus du chemin de fer provincial; le prolongement de ce chemin y est indiqué en rouge.

N° 2. Plan des édifices et des changements de voies actuels à Richmond.

N° 3. Plan du prolongement projeté de la ligne principale, du réarrangement et de l'amélioration proposés du terminus actuel, ainsi que du terrain dont il est suggéré de faire l'acquisition.

N° 4. Plan, élévation et section de la gare à voyageurs qu'il est proposé de construire en bois.

N° 5. Plan, élévation et section des ateliers proposés pour la construction des chars, en bois.

N° 6. Plan, élévation et section des hangars en marchandises proposés, à être construits en bois.

N° 7. Plan, élévation et section des hangars à charbon proposés, à être construits en bois.

N° 8. Plan, élévation et section du magasin proposé, à être construit en brique.

N° 9. Plan, élévation et section de l'addition proposée aux ateliers pour les machines, en brique.

Le surintendant des locomotives, m'informe que l'espace qui se trouve entre la remise et l'atelier des machines devrait être occupé par un bâtiment en brique où pourraient se fabriquer les chaudières, etc. Il me dit de plus qu'il faudra pour environ $6,000 de machines pour les ateliers proposés pour la construction des chars, et $4,000 pour l'addition aux ateliers pour les machines.

En sus de ces constructions, un quai de 750 pieds de longueur et de 50 pieds de largeur devrait être construit en caissons, surmontés d'une superstructure en chevalets pour la commodité de l'embarquement de la houille apportée des houillères de New-Glasgow par le chemin de fer; une addition de 175 pieds au quai actuel devrait aussi être bâtie, ainsi qu'une série de caissons en face du côté ouest du quai, et un quai reposant sur pilotis vis-à-vis la nouvelle gare à voyageurs.

Ces quais, avec celui qui existe déjà, présenteront aux navires une longueur de 4,700 pieds.

Le plan proposé place à un endroit des plus désirables la gare des voyageurs, qui se trouverait ainsi rapprochée d'un demi-mille de la ville. Plus tard un bateau à vapeur pourrait faire le trajet entre la ville et la gare, s'il était nécessaire, pour le transport des voyageurs et d'une certaine classe de marchandises, vû qu'il serait facile de pousser jusqu'au quai une voie de chargement et de déchargement.

L'arrangement actuel des voies à Richmond est des plus mauvais, tout le système se trouvant en courbe excentrique de faible rayon.

Les voies de garage sont peu nombreuses et insuffisantes pour les besoins actuels du service; il serait par conséquent impossible d'accomplir beaucoup à cette station, où les marchandises doivent cependant principalement converger (même si la voie principale est prolongée jusque dans la ville), sans de nouveaux édifices et sans un nouvel arrangement des voies en même temps que de plus grandes facilités générales pour le service.

On verra par le plan n° 3 qu'il est suggéré que l'on achète toute la propriété située entre le chemin Campbell et les ateliers du chemin de fer. A l'heure qu'il est cette propriété, y compris les bâtiments, peut valoir $20,000.

S'il était décidé de fixer le terminus du chemin de fer Intercolonial à Richmond, je suis d'avis que cette propriété, ainsi que les autres colorées en vert, devraient être acquises le plus tôt possible, car autrement leur valeur monterait considérablement en raison des travaux projetés.

La valeur de l'emplacement de la gare à voyageurs est portée à $32,000. Je ne crois pas que l'on puisse l'acheter à moins, attendu qu'elle fait face à trois rues, et qu'elle borde le port sur une longueur de 800 pieds, ce qui constitue sa principale valeur.

La superficie du terminus actuel est d'environ vingt et un acres, et celle du terrain dont l'acquisition est recommandée est de sept acres; en ajoutant à cette étendue la superficie du terrassement qui pourrait être fait selon le plan, on pourrait obtenir une étendue totale de trente-deux acres et demie pour le terminus projeté.

ESTIMATION.

Excavation comprenant l'enlèvement de la terre et du roc du morceau de terrain triangulaire en arrière de la remise aux locomotives, ainsi que du terrain aboutissant au côté est du chemin Campbell, et le nivellement latéral pour la gare des voyageurs.	$80,000
Voies d'évitement et de garage y compris les rails, les chaînes, les traverses, les carvelles et le sable pour dix milles de voie, le fer des voies de garage actuelles (2½ milles) pouvant être utilisé	60,000
Edifices et travaux, y compris la gare des voyageurs, l'atelier pour la construction des chars, les hangars à marchandises et à houille, le magasin en brique, l'addition en brique à l'atelier aux machines, les machines et l'outillage nécessaire à ces ateliers, l'atelier aux chaudières et les quais	142,000
Valeur actuelle du terrain colorié en vert sur le plan No 3	60,000
	$342,000
Frais imprévus	34,200
Total	$376,200

Comme le système du plan soumis est sur une échelle d'une certaine proportion, le soussigné suggère que l'emploi de la somme ci-dessus ne se fasse que dans le cours d'un certain nombre d'années, et que la pose des voies d'évitement et l'exécution des différents travaux se poursuivent selon que les circonstances les rendront nécessaires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ALEX. MACNAB.

M. Lewis Carvell,
Surintendant général, chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse.

CHEMIN DE FER DE LA NOUVELLE-ECOSSE, BUREAU DE L'INGÉNIEUR,
HALIFAX, 27 juillet 1871.

MONSIEUR,—Conformément à votre lettre d'instructions en date du 1er février dernier (No 1,309, Sub. 964 et 959. Ren. 1,209), j'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur les explorations récemment faites pour le prolongement projeté du chemin de fer provincial jusqu'à la Commune d'Halifax, et à partir de Windsor Junction jusqu'à un dépôt à proximité d'eau profonde sur le port d'Halifax du côté de Darmouth, en vue de choisir un endroit avantageux pour le terminus du chemin de fer Intercolonial à l'extrémité de l'est.

Les plans Nos 1, 2, 3 représentent le profile et le tracé de la ligne aboutissant à la Commune d'Halifax, et les plans 4 et 5, le profile et la route explorée de Darmouth. Le plan No 6 est celui d'un hangar à marchandise pour l'un ou l'autre des terminis projetés.

La ligne en premier lieu mentionnée se détache du chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse à un endroit situé à quatorze cents pieds au nord de la " Maison-des-trois-milles " sur le bassin Bedford, et à un mille et trois quarts au nord du terminus actuel à Richmond.

La ligne projetée se raccorde à la ligne actuelle à l'extrémité sud d'une tangente de huit cents pieds de longueur, et après avoir longé les hauteurs qui bordent le bassin en courbes variant de 1433 à 1273 pieds de rayon, traverse la route postale entre Halifax et Truro, et entre dans une vallée s'étendant à l'extrémité du North-West-Arm.

La hauteur moyenne de la commune d'Halifax est de 140 pieds au-dessus du niveau de la mer et environ 131 au-dessus du niveau des rails au point de raccordement projeté ; mais même en suivant la route la plus avantageuse et la plus économique, il y aura à surmonter une différence de niveau de 169 pieds.

En quittant le chemin provincial avec une rampe de 55½ pieds par mille, la ligne passerait par une excavation considérable, et sur la propriété de James Stanford à 175 pieds de sa demeure, elle traverserait deux étangs ou réservoirs servant à sa tannerie.

L'eau de ces étangs n'a pas plus de trois pieds, et si l'on peut en juger par les sondages qu'on a faits, les terrassements nécessaires reposeraient sur un fond solide à une profondeur moyenne d'environ neuf pieds au-dessous du niveau de l'eau. Afin d'éviter les hauteurs qui se trouvent à l'est de la ligne, et pour obtenir une rampe d'au plus 1 en 94, ou 56¼ par mille, la ligne décrit une courbe de 1,910 pieds de rayon et 1,877 pieds de longueur, et un tangente longue de 178 pieds la réunit à une autre courbe de même rayon et de 1,425 pieds de long mais inclinée dans une direction opposée.

Avec des tangentes additionnelles représentant une longueur de 1,996 pieds et des courbes d'un rayon moyen de 1,364 pieds ou de 4° 12′ de déflexion, et d'une longueur totale de 3,139 pieds, la ligne atteint un point adjacent à l'école industrielle, et situé à 150 pieds au nord du chemin de Liverpool.

La voie suit de là une ligne parfaitement droite et parallèle à ce chemin sur une longueur de trois quarts de mille, et après avoir traversé le coin sud-ouest de la Commune d'Halifax en décrivant une courbe de 1,433 pieds de rayon et de 1,247 pieds de longueur, elle prend une tangente qui la mène finir dans l'enceinte triangulaire entourée par les rues Summer, Bell et Park, dans le voisinage immédiat du fort George et des Horticultural-Gardens.

La ligne a été tracée à 150 pieds du chemin de Liverpool, afin qu'elle puisse occuper la seconde rangée de lots, la première rangée pouvant être bâtie, et pour éviter de morceler à grands frais la propriété, qui dans toute la péninsule d'Halifax est d'une valeur très élevée.

Une étendue d'environ vingt acres a été réservée sur le plan n° 2 pour la station. Le même plan fait aussi voir la position de la gare des voyageurs et de la gare aux marchandises, et le nombre des voies de garage, dont la longueur totale est portée à 11,400 pieds sur le plan, et pourra être augmentée quand le besoin s'en fera sentir.

Comme il faudra fermer les cinq rues qui traversent le terrain choisi pour le terminus, il est proposé d'ouvrir deux chemins pour la commodité du public.

Le système linéaire et celui des rampes se trouvent exposés dans les tableaux suivants :

Nombre.	Lignes.	Rayons des courbes en pieds.	Longueur en milles.
9	Tangentes	.....	1·816
6	Courbes de 3° de déflexion, par 100 pieds	1,910	1·011
4	do 4° do do	1,433	0·500
1	do 4° 12′ do do	1,364	0·206
1	do 4° 30′ do do	1,274	0·037
	Total	.....	3·570

Courbure totale, 320 degrés.
Courbure moyenne, 90 degrés par mille.

Rampes.	Longueur en milles. Niveau.	Montée vers Halifax.	Descente vers Halifax.	Total en milles.
De niveau	0.388	.....	.....	0·388
37·02 pieds par mille	.....	.....	0·492	0·492
44 do do	.....	0·284	.....	0·284
55·44 do do	.....	0.378	.....	0·378
56 24 do do	.....	1·308	.....	1·308
59·75 do do	.....	0·720	.....	0·720
Total milles	0·388	2·690	0·492	3·570

Les montées entre le chemin de la N.-E. et la Commune d'Halifax, équivalent à 150 pieds.
Les descentes do do do 18½ do

On verra par ce qui précède que la longueur totale du prolongement projeté est de $3\frac{57}{100}$ milles, que la plus forte rampe est de $59\frac{75}{100}$ par mille et que la plus forte courbe est de 1274 pieds de rayon.

D'après les indications de la surface du sol, il est probable que les deux tiers des excavations seront dans le roc. Il y aura à bâtir quelques ponceaux et petits ponts en maçonnerie, mais ils ne coûteront pas cher.

Estimations.

Les estimations suivantes comprennent tous les travaux nécessaires à la construction de l'embranchement.

1° Excavation dans le roc et dans la terre, maçonnerie, clôturage et ouverture de deux chemins	102,100
2° Superstructure, rails en fer et attaches, transport et distribution, aiguilles et croisements, pose de la voie, traverse, sable et voie de garage	46,040
3° Gares à voyageurs et à marchandises, en bois	15,000
	163,140
A cela il faut ajouter pour travaux d'amélioration nécessaires au service des marchandises à Richmond, y compris, excavation dans le roc, bâtiments, etc.	150,000
	313,140
Frais imprévus, 10 pour cent	31,314
	344,454

La somme de $150,000 a été ajoutée à l'estimation de l'embranchement ($163,140) pour le réarrangement et l'amélioration du terminus actuel à Richmond, nécessités par la quantité rapidement croissante des marchandises dirigées sur la mer, vu que les voies de garage actuelles sont tout à fait insuffisantes et trop mal disposées même pour les besoins actuels.

Le 24 juillet 1869, à la suite d'une demande faite par lettre (N° 491, sub. 959, ren. 795) adressée à M. Avard Longley, alors commissaire des chemins de fer de cette province, par le secrétaire du département des travaux publics, j'ai soumis un rapport accompagné de plans, relativement au terminus projeté du chemin de fer Intercolonial.

Ce rapport suggérait qu'il serait à propos d'améliorer le terminus actuel du chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse à Richmond pour le service des marchandises, et de pousser la ligne principale le long du port jusqu'à la ligne nord de la propriété du gouvernement impérial, c'est-à-dire à un demi-mille plus près de la ville (étant supposé qu'il serait impossible de prolonger le chemin jusqu'à l'arsenal de la marine à cause de l'opposition des autorités navales et militaires) ; le coût des différents travaux se rattachant à cette entreprise, et du terrrain à acheter était porté à $376,200.

Embranchement de Darmouth à Windsor-Junction.

Facilité d'accès, profondeur d'eau, étendue de quais et commodité de garage, tels sont certains points importants à considérer dans le choix d'un endroit pour le terminus maritime du chemin de fer Intercolonial.

Avec ces objets en vue, l'exploration de la rive du port d'Halifax, côté de Darmouth, fut commencé à l'endroit indiqué au plan n° 4 ; et après avoir examiné différents endroits on en est venu à la conclusion qu'aucun autre n'offre de meilleurs avantages et plus de facilités pour l'expédition économique et prompte des affaires qui doivent converger vers ce terminus.

La voie commence à la ligne nord de la propriété de l'asile des aliénés, et se dirige en ligne droite sur une longueur de 3,092 pieds, à une distance de la rive variant de 25 à 300 pieds ; elle fait un détour vers l'est, et suivant une dépression naturelle du terrain en arrière de la ville, elle atteint le premier lac de Darmouth à une hauteur de 65 pieds au-dessus du niveau de la mer à une distance de 1 $\frac{55}{100}$ mille.

A partir de ce point, la direction générale de la ligne est nécessairement guidée par les rives des lacs qui s'étendent dans la direction du bassin de Minas sur la baie de Fundy, cette direction étant la plus directe et la plus favorable pour le raccordement voulu avec le chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse à Windsor-Junction.

La charte de la compagnie du canal Shubénacadie a donné en 1862 droit à cette compagnie de passer par ces lacs leur canal projeté, et peu après ont été commencés les travaux de canalisation.

Ces travaux furent cependant interrompus à plusieurs reprises, et après avoir dépensé de fortes sommes en excavation, maçonnerie, etc., la compagnie abandonna finalement l'entreprise comme inutile.

Le lac Charles qui est à 92 pieds au-dessus du niveau de la mer, forme le point culminant de cette chaîne de lacs, et est joint au deuxième lac Darmouth au sud au moyen de deux écluses et d'une tranchée de 3 milles de longueur, et au nord séparé du lac William par un plan incliné de 800 pieds de longueur et dont la déclivité est de 31 pieds.

Comme les bords de ces lacs sont en certains endroits irréguliers, très élevés ou coupés par des criques de grande profondeur, les deux rives ont été soumises à une exploration soignée qui a résulté du choix du côté ouest du premier et du second lac Darmouth et du lac Charles; l'extrémité de ce dernier est à 6½ milles du terminus projeté.

La ligne traverse ensuite du côté est du lac William, à un endroit favorable près de Post Bello, à environ 2,000 pieds au sud du plan incliné dont il est question plus haut, et, suivant le cours général du chemin principal entre Darmouth, Truro, etc., le

long du rivage, elle atteint le village de Waverley à une distance de 3½ milles du lac Charles.

Après avoir passé à travers ce village, comme l'indique le plan, la ligne traverse à l'extrémité sud du lac Thomas et en longe la rive ouest sur une longueur de 1,500 pieds. Elle quitte alors la chaîne des lacs, et faisant un détour vers le nord, monte vers Windsor Junction en deux efforts de 52.80 pieds de rampe par mille, séparés par un trajet de niveau de 1,500 pieds de longueur, et se raccorde au chemin de fer provincial à l'extrémité ouest de cette station à 130 pieds au-dessus du niveau de la mer, à une distance totale de $12\frac{09}{100}$ milles du terminus de Darmouth.

Le système linéaire et celui des rampes se trouvent exposés dans les tableaux suivants :

Nombre.	Lignes.	Rayons des courbes en pieds.	Longueur en milles.
39	Tangentes		6·368
1	Courbes de 30' de déflexion par 100 pieds	11,459	0·043
1	do 1° 39' do do	3,476	0 066
6	do 2° do do	2,865	0 850
1	do 2° 30' do do	2,292	0·360
13	do 3° do do	1,910	1·362
5	do 3° 30' do do	1,637	0·805
2	do 3° 59' do do	1,4[illegible]9	0·225
12	do 4° do do	1,433	2·011
	Total		12·090

Courbure totale, 980 degrés.

Courbure moyenne, 81 degrés par mille.

Rampes.	Longueur en milles.			Total en milles.
	Niveau.	Montée vers le port d'Halifax.	Descente vers le port d'Halifax.	
Niveau	5·560			5·560
4·20 pieds par mille		0 964		0·946
7·92 do do			0·378	0·378
17 60 do do			0 284	0 284
18·40 do do			0·378	0·378
23·70 do do		0·378		0·378
30·90 do do		0·549		0·549
39 do do			0·437	0·437
52 80 do do		0 567	1·667	2·234
63·30 do do			0 946	0 946
Total	5·560	2·440	4·090	12·090

Les montées entre Windsor-Junction et Dartmouth équivalent à 60 pieds.
Les descentes do do do 180 do

En examimant ces tableaux on verra que les rampes et l'alignement seront très-favorables si Darmouth est choisi comme terminus maritime. On y aura en outre un spacieux débouché sur le port en même temps qu'autant de facilités de garage qu'il est possible d'en désirer.

Si cet embranchement se fait il faudra établir entre le terminus et quelque point central de la rive du port, du côté d'Halifax, un service de bateau à vapeur puissant et commode pour les besoins de l'important commerce du principal port de mer canadien sur l'Atlantique.

La propriété du gouvernement impérial, coloriée en vert sur le plan n° 4, et connue sous le nom de Quai de la Reine, est favorablement située pour cela, et avec quelques frais raisonnables pour édifices nécessaires, pourrait être rendue capable de répondre amplement aux besoins. On croit en outre qu'en prenant les mesures nécessaires, on pourrait en faire l'acquisition à un prix au-dessus de sa valeur, vû que les autorités désirent concentrer les différents établissements militaires dispersés actuellement par la ville.

On croit que l'excavation du roc ne dépasserait pas un sixième de l'excavation totale, et les tranchées qui ont été pratiquées en différents endroits entre Porto-Bello et Wawerley pour le chemin principal, indiquent que le sol est aussi favorable que possible.

Si les droits des intéressés à la propriété du canal Shubénacadie étaient achetés, on serait dispensé de construire trois ponts tournants, attendu que des ponceaux ordinaires seraient alors suffisants.

Ci-suit une estimation du coût de cet embranchement, à l'exclusion du prix des terrains à acheter.

1. Excavation dans la terre et dans le roc, maçonnerie de ponts et ponceaux, superstructure de ponts, travaux d'assèchement et clôturage, etc.....	$199,700
2. Voie permanente, y compris rails de fer et attaches, transport et distribution, posage de la voie, aiguilles et croisements, traverses et sable, et trois milles de voies d'évitement.....	116,100
3. Terminus, y compris les gares à voyageurs et à marchandises, la remise aux locomotives, le magasin, le terrassement dans le port d'Halifax, le coffrage et le dragage, le bateau passeur et les travaux se rattachant à son service.....	362,500
	$678,300
Frais imprévus, 10 pour cent.....	67,830
Total.....	$746,130

L'achèvement de l'Intercolonial, et la construction de l'embranchemet entre Bangor et Saint-Jean, mettra Halifax en communication directe avec l'ouest du Dominion et avec le système du chemin de fer des Etats-Unis. La question peut donc être considérée comme ayant une importance nationale, et ne doit être soumise à aucune influence locale ou individuelle, attendu que dans sa décision sont également en jeu les intérêts des habitants de l'intérieur et ceux des résidents de l'est.

Windsor-Junction étant un point commun aux deux lignes, j'ai préparé le tableau comparatif suivant, permettant d'embrasser dans un seul coup d'œil les traits caractéristiques des deux routes, et pour la justesse de la comparaison, la partie du chemin

de fer provincial qui va de la " Maison-des-trois-milles " à Richmond, n'a pas été comprise dans ce tableau.

——	De		Différence.
	Windsor-Junction à la Commune d'Halifax.	Windsor-Junction à Darmouth.	
Longueur du chemin en milles	14·85	12·09	2·76
Rampe maxima, par mille	64 80	63·30	1·50
Longueur en milles de rampe maxima	1·76	0·94	0·82
Longueur en milles des rampes de plus de 50 pieds par mille qu'auront à surmonter les convois en destination de l'Atlantique	2·40	0·56	1·84
Longueur en milles des trajets de niveau	3·01	5 56	2·55
Montées totales en pieds	183·00	60·00	120·00
Descentes totales en pieds	175·00	180·00	5·00
Hauteur du point culminant au-dessus du niveau de la mer, à l'exclusion de Windsor-Junction, en pieds	160·00	58·00	102·00
Rayon le plus faible des courbes, en pieds	792 00	1,433·00	641·00
Courbures totales en degrés	104·00	980·00	114·00
Hauteur du terminus au-dessus d'Halifax, en pieds	140·00	10 00	130·00

On verra par le tableau ci-dessus qu'à tous les points de vue du génie, l'embranchement de Darmouth est préférable, et son exploitation serait conséqemment moins dispendieuse ; mais ces avantages ne s'obtiendraient qu'au prix d'une différence de frais de construction entre cette route et celle de la Commune d'Halifax, attendu que pour la première $12\frac{09}{100}$ milles de chemin de fer sont à construire, devant probablement coûter $746,130, tandis que pour la dernière, $3\frac{57}{100}$ milles seulement sont à faire, et que le coût ne sera que de $344,454 ; y compris les améliorations à Richmond.

Si l'on permet à la considération des dépenses de déterminer le choix à faire, la route de la Commune d'Halifax aura sans doute la préférence. Si, d'un autre côté, l'importance des différents intérêts en jeu est considérée comme suffisante pour engager à s'assurer des avantages que j'ai mentionnés plus haut au prix d'une différence raisonnable dans la somme à dépenser, le terminus devra être fixé du côté de Darmouth, selon le plan n° 4.

Je dois, cependant, en terminant, exprimer ma conviction que s'il était possible d'obtenir un droit de passage à travers la propriété du gouvernement impérial, permettant de pousser la ligne depuis Richmond jusqu'à l'extrémité sud de l'arsenal naval, c'est-à-dire $1\frac{1}{2}$ mille plus loin, ou même une certaine étendue de terrain à l'extrémité nord, on ne pourrait trouver d'endroit plus commode et plus désirable pour une gare à voyageurs, et avec les améliorations proposées à Richmond selon le plan n° 3 accompagnant mon rapport du 24 juillet 1869, on aurait à aussi bas prix que possible un terminus offrant des facilités illimitées pour le service des marchandises et des voyageurs.

Ce projet réunirait tous les avantages des autres routes.

1o La gare des voyageurs serait centrale et de facile accès, soit par tramway, soit par voitures de place.

2o La station des voyageurs et celle des marchandises feraient toutes deux face au port.

3o Cela éviterait la difficulté de la route aboutissant à la Commune d'Halifax, c'est-à-dire plus de trois milles de montée continuelle jusqu'à un terminus situé à 140 pieds au-dessus du niveau de la mer.

4o La longueur et le coût du chemin serait moindre que ceux de toute autre route sur laquelle il a été fait rapport.

Ce prolongement, indiqué sur le plan n° 1 par une ligne ponctuée rouge, nécessiterait l'enlèvement de quelques bâtiments qui se trouvent sur la propriété du

gouvernement, et la construction à l'est du chemin de fer, d'un mur de pierre d'environ 1.600 pieds de longueur semblable à celui qui longe la rue Water, et qui protégerait parfaitement l'arsenal contre le public.

Les opinions émises ci-dessus sont le résultat d'une étude soignée de la question. Si, cependant, il était décidé d'adopter l'une des routes aboutissant soit à la commune d'Halifax, soit à Darmouth, les explorations qui ont été faites sont suffisamment complètes pour que les travaux puissent être commencés aussitôt qu'on le désirera.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
ALEX. MACNAB.

A M. F. BRAUN,
Secrétaire des travaux publics, Ottawa.

HALIFAX, 20 janvier 1879.

CHER MONSIEUR,—Vous trouverez avec la présente un document qui pourra vous être utile dans les entrevues que vous pourrez avoir avec sir Hugh Allan au sujet du projet de faire d'Halifax un port d'hiver. Vous y verrez le resultat de mes calculs basés sur des données qu'il nous a fournies lors de notre entrevue. Tous les items de ces calculs marqués d'un * peuvent être garantis par MM. Doull, Bremner, etc., qui étaient présent à cette entrevue, comme ayant été donnés par sir Hugh Allan.

S'il est permis à quelqu'un qui a pris un vif intérêt à cette question, de soumettre une opinion, je ferai observer que, vû que le contrat accordant une subvention à la ligne Allan expire cette année, il serait peut-être bon que quelque habile agent du gouvernement se mette en communication soit par lettre soit personnellement, avec toutes les autres lignes de steamers, et tâche d'obtenir que la compagnie qui recevra la subvention s'engage à donner aux marchandises et aux voyageurs d'Halifax à Liverpool, un avantage d'au moins un sixième des prix généralement demandés dans les ports américains.

Je crois qu'il est des compagnies tout aussi avantageuses que la ligne Allan (les lignes "Anchor" et White Star" par exemple, et autres), qui consentiraient volontiers à un arrangement comme celui-là afin d'obtenir la subvention.

Sincèrement à vous,
GEO. P. BLACK.

A l'honorable Dr CHS. TUPPER, C.B.,
Ministre des Travaux publics, Ottawa.

Port d'hiver.

Les paquebots de la ligne Allan ayant cessé de fréquenter Portland et Philadelphie en hiver, et ne pouvant aller à Boston et New-York, Halifax n'a donc à lutter qu'avec Baltimore pour ces steamers.

Les estimations qui suivent sont basées sur des déclarations faites à plusieurs marchands par sir Hugh Allan, lors d'une entrevue qui eut lieu à Halifax le 23 novembre 1878

Il admet que pour ce qui est de la distance, à partir de Liverpool, Halifax l'emporte sur Baltimore de 3½ jours aller et retour, ce qui ferait 7 jours de gagnés sur le voyage complet.

Il dit que les frais du service de ses steamers sont de £100 sterling par jour, ce qui porterait le coût des voyages complets *viâ* Baltimore à £700, c'est-à-dire $3,500.00. de plus que *viâ* Halifax.

Il dit que le fret sur connaissements directs de Chicago à Liverpool est de 62½c. par 100 lbs. ou 12s. 6d. par *quarter* de grain, et 75c. par 100 lbs. pour autres articles; et que les steamers ont la moitié de ces prix, c'est-à-dire 31¼c. par 100 lbs. de grain ou 6s. 3d. par *quarter*, et 37½c. par 100 lbs d'autres marchandises.

Les steamers prennent 4,000 *quarters* de grain, ce qui est 40 p. c. ou $\frac{2}{5}$ de la cargaison, les autres 60 p. c. ou $\frac{3}{5}$ sont composés de provisions, etc., le $\frac{2}{5}$ d'une cargaison, ou 4,000 *quarters* de grain à 480 lbs. par *quarter*, égalent 1,920,000 lbs., les $\frac{3}{5}$ d'une cargaison de provisions, etc., pèsent approximativement 2,880,000 : cargaison totale, 4,800,000 livres ; 1,920,000 lbs. de grain à 6s. 3d. le *quarter* ou 31¼c. le 100, donnent $6,000, et 2,880,000 lbs. de provisions, etc., à 37½c le 100 donnent $10,800.00, soit $16,800.00 de recettes brutes pour la cargaison en destination d'Europe. La cargaison en destination d'Amérique, soit environ les $\frac{2}{3}$ de l'autre, donne probablement $11,200.00. Les passagers pour le voyage complet donnent $6,000.00. Soit pour le voyage complet $34,000.00 de recettes brutes.

La traversée de Liverpool à Halifax, étant de 10 jours, le retour, 10 jours, soit 20 jours, avec 10 jours dans les deux ports, le voyage complet prend 30 jours ; de Liverpool à Baltimore, 13½ jours, retour, 13½ jours, soit 27 jours, avec 10 jours dans les deux ports, en tout 37 jours pour le voyage complet. Il se ferait donc par la voie d'Halifax 12⅙ voyages en un an, et 9⅔ par celle de Baltimore. Recettes brutes de l'année *viâ* Halifax, $34,000, x 12⅙ = $413,666.00 ; *viâ* Baltimore, $34,000.00 x 9⅔ = $321,111.00 : Avantage d'Halifax sur Baltimore, $92,555.00. A cela il faut ajouter la différence dans les frais de voyages : *viâ* Baltimore, 9⅔ voyages de 27 jours, soit 255 jours, à $500 = $127,500.00 ; *viâ* Halifax, 12⅙ voyages à 20 jours, soit 243⅓ jours, à $500 = $121,666. Différence, $5,834.00 ; en tout, $98,389.00.

Or, si MM. Allan consentaient à fixer le tarif entre Halifax et Liverpool à 1s. 3d, sur le grain de moins qu'ils ne reçoivent à Baltimore, et faire une réduction correspondante sur le fret des autres marchandises, cela équivaudrait à une réduction de 20 p.c. ou de $\frac{1}{5}$ de leurs recettes annuelles pour marchandises en destination d'Europe *viâ* Halifax, comme suit : $16,800.00 x 12⅙ = $204,400.00 @ $\frac{1}{5}$, $40,880.00 ; ce qui donnerait encore un avantage brut de $57,509 pour la route d'Halifax.

La distance de Liverpool à Baltimore est de 3,260 milles, et à Halifax de 2,480, ce qui constitue pour Halifax un avantage de 780 milles ou de 31½ p.c.

Les calculs ci-dessus s'appliquent au service d'un seul steamer ; naturellement les profits de la compagnie seraient proportionnés au nombre de steamers qu'elle emploierait ; ils sont aussi basés sur la supposition que les voyages du steamer seront directs de l'un à l'autre de ces deux ports. Si le steamer allant à Baltimore arrête à Halifax, il fera moins de voyages par année, attendu qu'il ne reviendrait à Halifax que 14 jours après l'avoir quitté pour Baltimore.

Comme nous l'avons déjà dit, nous sommes disposés à envoyer un steamer à Halifax prendre des chargements en destination de Glasgow, Liverpool, Avonmouth (Bristol) ou Londres, pourvu que l'on puisse y trouver un commerce rémunératif, mais nous ne voudrions pas tenter l'expérience sans garantie.

Le prix dont vous parlez, 5s. par quarter, pourrait satisfaire s'il y avait à transporter une certaine quantité d'autres articles, tels que beurre, fromage, lard fumé, farine, etc., à un prix plus élevé, et aussi un certain nombre d'animaux à environ £6 par tête.

Les prix que vous suggérez pour le beurre, le fromage, etc., c'est-à-dire, 15s. ou 17s. 6d. sont tout-à-fait insuffisants ; nous n'avons jamais moins et souvent plus que 35s. et 40s. de New-York. Il y aurait sans doute quelques avantages à charger à Halifax plutôt qu'à New York, mais ils seraient loin d'être aussi considérables qu'on le pense à Halifax.

Il nous semble que la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, au lieu de faire preuve de l'esprit d'entreprise dont les compagnies américaines lui donnent l'exemple, veut développer le port d'Halifax aux dépens des propriétaires de navires.

Si vous voyez qu'il y a du commerce, vous pourrez nous télégraphier et nous répondrons aussitôt. Il nous faudra envoyer le steamer sur lest ou à peu près, et le résultat du voyage dépendra entièrement de la cargaison de retour.

Ci-suit une liste des différentes capacités de quelques-uns de nos steamers qui pourront être disponibles :

1,500	tonneaux,	pds,	2,000	tonneaux,	mesure,	100	têtes de bétail.
2,000	"	"	2,800	"	"	200	"
2,000	"	"	2,700	"	"	200	"
2,000	"	"	3,000	"	"	200	"

Le poids indiqué est celui que peut porter le steamer en sus du charbon nécessaire, et le nombre d'animaux est celui qu'il peut en sûreté charger entre le premier et le second pont; s'il y avait autant d'animaux que cela à charger, la capacité du steamer pour le reste de la cargaison serait naturellement moindre. Nous pourrions probablement avoir un steamer à Halifax pour prendre un chargement en mars, et nous exigerions une cargaison complète à 30s. au moins, et environ 100 têtes de bétail à £6. Si vous ne pouvez obtenir cela, faites-nous savoir, ce que vous aurez de mieux à offrir.

Commerce du grain.

La distance de Liverpool à			Plus loin qu'à Halifax.	Différence de durée des voyages.
Halifax, est de	2,480	milles,		
Montréal "	2,800	"	320 milles.	1¼ jour.
Portland "	2,810	"	330 "	1¼ "
Boston "	2,889	"	409 "	1½ "
New-York "	3,000	"	520 "	2 jours.
Philadelphie "	3,150	"	670 "	2¾ "
Baltimore "	3,260	"	780 "	3½ "

Suivant l'admission de sir Hugh Allan, les frais du service des steamers sont de £100 sterling par jour, mais ce chiffre est indubitablement au-dessous de la réalité; d'autres personnes expérimentées évaluant ces frais à 50 p. c. de plus. Mais même à ce bas chiffre, on peut démontrer qu'à égalité de prix de transport. les steamers de sir Hugh Allan réaliseraient annuellement £100,000 de plus en arrêtant à Halifax au lieu de se rendre à Baltimore, et qu'en réduisant ces prix de 1s. 3d. pour le grain, et proportionnellement pour les autres articles, ses steamers rapporteraient encore £30,000 de plus en faisant de Halifax leur terminus de l'ouest.

Quand sera venu le temps d'accorder une subvention, que le gouvernement demande des soumissions, et impose comme condition que la compagnie devra s'engager à faire sur le prix du transport du grain et des autres articles, la réduction ci-dessus mentionnée, en faveur d'Halifax, prenant pour base de calculs les prix de New-York.

Avec cette différence en notre faveur, nous pourrions alors convaincre les exportateurs de Chicago et des autres endroits de l'ouest, qu'en exportant par connaissements directs *viâ* Halifax, leur grain serait transporté à Liverpool pour 1¾d. par *quarter* de moins que par toute autre route, comme on verra par les calculs donnés ci-après; ils accepteraient volontiers l'offre; nos chemins de fer et Halifax en particulier en profiteraient, et tout le pays en général.

Réduction de 1s. 3d. sterling par *quarter*.	30c.
Moins, prix sur l'Intercolonial.....	26½c.
Différence nette en faveur d'Halifax	3½c. ce qui équivaut à 1¾d. sterl.

D'après un ouvrage de M. Thos. Hunter, actuellement sous presse, sur les frais des différents ports du monde, ceux d'un navire de six cents tonneaux sont ainsi donnés pour les ports suivants :—

Hiver.

	Baltimore.	Boston.	Philadelphie.	New-York.
Déchargement.....	792	589	959	852
Chargement.....	1,417	1,071	1,307	1,385
	$2,209	$1,660	$2,266	$2,237

Eté.

	Baltimore.	Boston.	Philadelphie.	New-York.
Déchargement.....	742	576	735	728
Chargement.....	1,367	1,071	1,108	1,321
	$2,109	$1,647	$1,843	$2,049

Un navire de cette capacité à Halifax encourrait les frais suivants :—

Pilotage, tonnage, droits de douanes et autres, à l'entrée et à la sortie	49 00
Déchargement de la cargaison, destination d'Halifax.....	160 00
Chargement, soit 4,000 q. de grain à 1c. par boisseau	320 00
Un cinquième de la cargaison doit être mis en sacs, loyer des sacs à 4 cents.....	85 32
Main-d'œuvre du cloisonnage (le bois pouvant se vendre à Liverpool au moins au prix coûtant)	40 00
Total.....	$654 32

La différence en faveur d'Halifax est considérable.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 13 décembre 1879.

MONSIEUR,—Je soumets avec la présente le rapport de M. P. S. Archibald sur l'exploration d'une ligne de chemin de fer destinée à faire communiquer le chemin de fer Intercolonial jusqu'à la ville de Dartmouth; ce rapport est accompagné d'un plan et d'un profile.

Deux lignes ont été explorées; la ligne rouge se détachant du chemin Intercolonial à peu de distance de Bedford, et suivant la rive du Bassin Bedford, sa longueur totale étant de $6\frac{74}{100}$ milles. La ligne part de l'Intercolonial en décrivant une courbe brusque et sur une âpre rampe de 55 pieds au mille; du reste l'alignement et les rampes sont favorables.

Les frais de construction de cette ligne sont estimés à $197,500.

La ligne bleue quitte l'Intercolonial à environ un mille au nord de la station de Bedford et se dirige vers l'intérieur du côté de Dartmouth. Elle est longue de $6\frac{83}{100}$ milles.

A environ $1\frac{3}{4}$ mille de l'Intercolonial elle rencontre une chaîne de rocs élevés, qui nécessitent le creusement d'un tunnel de 1,500 pieds de longueur; à part cela, les travaux ne sont pas considérables; l'alignement et les courbures sont plus favorables à l'exploitation du chemin que ceux de la ligne rouge. Le prix de construction est estimé à $238,000.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef des chemins de fer en opération.

A M. F. BRAUN,
Secrétaire des chemins de fer et canaux.

MONCTON, 3 décembre 1879.

CHER MONSIEUR,—L'exploration de la ligne de chemin de fer destinée à faire communiquer le chemin de fer Intercolonial à la ville de Dartmouth, a été terminée, et j'ai l'honneur de soumettre avec le présent rapport, les plans, profiles, et estimations approximatives des deux tracés proposés.

Je joins aussi à mon rapport un plan indiquant, sur une échelle d'un mille au pouce, la ligne principale du chemin Intercolonial de Windsor-Jonction à Halifax, les tracés proposés dont il est question ci-dessus, une ligne pointillée rouge correspondant au tracé accompagnant la requête de la ville de Dartmouth, et une ligne *viâ* le lac William, explorée par A. MacNab en 1872.

La ligne pointillée rouge est la première dont je me suis occupé. Après avoir examiné moi-même le terrain et m'être abouché avec le préfet et d'autres personnes de la ville de Dartmouth, j'organisai un corps d'exploration que je confiai à mon aide Mr. W. B. Mackenzie.

M. Mackenzie fut assisté de M. A. C. Hill, engagé par les autorités de la ville. Le nivellement fut pris sur la ligne pointillée rouge à partir du lac Rocky sur une longueur de vingt-six cents pieds vers Dartmouth. Le niveau avait monté de quatre-vingt-deux pieds. De chaque côté on fit un examen complet du sol, que l'on trouva être une suite de chaînes de rochers élevés s'étendant du lac Rocky au lac William, et rendant impossible la construction d'un chemin de fer à un prix raisonnable.

La ligne rouge, ou ligne de la rive est la plus courte et la moins dispendieuse. Mais si l'une ou l'autre devait être bâtie, je recommanderais la bleue, en raison de ses rampes qui sont plus douces, de son meilleur alignement, et de son raccordement plus avantageux avec la ligne principale du chemin de fer Intercolonial.

L'exploration de la ligne bleue a été faite par M. Hill, et je vous communique son rapport sur ce qu'il regarde comme les avantages de la ligne bleue sur la ligne rouge.

Les plans et les estimations sont faits pour une ligne de chemin de fer égale sous tous les rapports à l'Intercolonial.

Si la ligne n'était destinée qu'à servir le commerce local de Dartmouth, les frais de sa construction pourraient être réduits d'au moins 25 pour cent, en élevant les rampes, en brusquant les courbes et en substituant des chevalets en bois aux terrassements.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,
Ingénieur résident.

A M. C. SCHREIBER,
Ingénieur en chef, chemins de fer du gouvernement, Ottawa.

Embranchement de Dartmouth, ligne du rivage.

ESTIMATION approximative des frais de construction :—

Excavation dans la terre,	168,083	vgs cubes @	25c...	$42,020 75
" le roc,	32,941	" "	$1.20....	39,529 20
Emprunts de terre,	67,763	" "	20....	13,552 00
Maçonnerie des ponceaux,	305·3	" 2e classe, à $10		3,053 00
" "	980·8	" sèche, à $5....		4,904 00
" en pierres perdues, au △ 70.75 et 125 = 800 vgs cubes, à $2.....				1,600 00
" pavage, 141·4 vgs cub., à $2.....				272 80
Ballastage, à 3,500 vgs cub. par mille, 23,415 vgs cub., à 60c.....				14,049 00
Traverses, 14,240, à 20c. chacune.....				2,848 00
Rails d'acier, 11,200 pds lin. à 60 lbs par vg., 712 tonnes de 2,000 lbs, à $35 par tonne.....				24,920 00
Eclisses et boulons, 2,739 paires, à 24 lbs, 33 tonnes à $35.....				1,155 00
Carvelles, 56,480 = 31,770 lbs, à 5c....				1,588 50

Main-d'œuvre, distribution des traverses, posage et assujétissage des rails, 6·74 milles, à $300 par mille.....	2,022 00
Déboisement et essartement, 62½ acres, à $20.....	1,250 00
Clôturage, 4,033 perches, à 80c.....	3,226 40
7 fosses à bestiaux, à $50, et 7 passages à niveau de chemins de ferme, à $30.....	560 00
Station, réservoir, nivellement du terrain de garage.....	25,000 00
Raccordement avec la voie principale, ch. de fer Int....	200 00
Frais imprévus.....	10,000 00
	$191,761 25
Travaux du génie.....	5,752 83
	$197,514 08

P. S. ARCHIBALD, *ingénieur résident.*

MONCTON, N.-B., 3 décembre 1879.

Embranchement de Dartmouth, ligne bleue (viâ *le lac d'Anderson.*)

ESTIMATION des frais de construction :

Excavation :		
68,448 verges de terre (tranchées pour la ligne), à 25 cts.....	$17,112 00	
50,000 vgs. de terre (emprunts), à 20 cts..	10,000 00	
35,614 " roc dans les tranchées, à $1.20.....	42,736 80	
21,000 " dans le tunnel.....	70,000 00	
		$139,848 80
Maçonnerie, 542 verges à $10.....	$ 5,420 00	
" 668 " 5.....	3,340 00	
Fondations.....	700 00	
		9,460 00
Abattage et essartement, 75·7 acres, à $20.....		1,514 00
Rails et attaches, 683·8 tons. à $35.....		23,933 00
Ballastage, 21,875 verges à 60c.....		13,125 00
Traverses, 13,200 à 20c.....		2,640 00
Posage de la voie, 62·5 milles à $300.....		1,875 00
Clôturage " " 256.....		1,600 00
Passage à niveau du chemin public.....		50 00
Passage à niveau de chemins de ferme.....		175 00
Raccordement avec le chemin de fer Intercolonial...		200 00
Tracé et service d'ingénieurs.....		6,000 00
Coût total de la ligne rouge jusqu'au point de raccordement.....		$200,420 80
Estimation du coût de la ligne entre le raccordement et le terminus.....		37,555 98
Total.....		$237,976 78

P. S. ARCHIBALD.

Moncton, 3 décembre 1879.

BEDFORD, N.-E., 1 décembre 1879.

MONSIEUR,—En vous transmettant le plan, le profile et l'estimation des frais de construction de la ligne de chemin de fer proposée entre la ville de Dartmouth et le chemin de fer Intercolonial, *viâ* la vallée du lac d'Anderson, je crois qu'il n'est pas nécessaire d'entrer dans de longues considérations, sur les explorations ou sur les mérites relatifs des deux routes explorées et respectivement indiquées par une ligne rouge et une ligne bleue.

Un coup d'œil sur le plan et le profile suffira pour démontrer la grande supériorité de la ligne bleue sous le rapport des rampes et des courbures, qui pourront encore être réduites, cette route n'offrant pas de rampes de plus de quarante pieds au mille, et n'ayant qu'une seule courbe de moins de 3,900 pieds de rayon.

En faisant l'exploration j'avais d'abord eu l'idée de continuer le niveau atteint au haut de la montée de Bedford jusque de l'autre côté du tunnel proposé, et le profile au nord du point culminant indique approximativement le terrain choisi avec cet objet en vue, attendu que je n'ai pas eu le temps de faire une seconde ligne adaptée au niveau progressif subséquemment adopté entre l'Intercolonial et le tunnel proposé.

Conséquemment le profil indique immédiatement au nord du tunnel une forte rampe qui peut être réduite à volonté en portant le tracé de 50 à 100 pieds à l'est sans augmenter l'excavation ni brusquer beaucoup les courbes.

En divers autres endroits sur la ligne il sera possible de diminuer considérablement les emprunts, et les estimations ont été faites en conséquence.

Je désire vous faire remarquer que la ligne bleue évite entièrement la montée de Bedford, le point de raccordement avec l'Intercolonial étant placé au point culminant de l'élévation.

Sous ce rapport elle offre un important avantage sur la ligne rouge qui, à son point de raccordement, au sommet d'une forte rampe d'un mille de longueur, se trouve en face la rampe encore plus raide de l'Intercolonial qu'il faut monter sur près d'un mille encore avant d'arriver au niveau normal de la ligne bleue.

Si le gouvernement décide de construire l'embranchement de Dartmouth, en adoptant la route du lac indiquée par la ligne bleue, il fournira aux habitants de Dartmouth le chemin de fer qu'ils demandent, et il aura en même temps à son terminus un bout de chemin digne de la grande voie intercoloniale.

Vu l'importance qu'il y a d'atteindre ce double but, le surplus de dépenses que nécessiterait cette ligne ne doit pas être, selon moi, considéré comme un obstacle au choix de ce tracé.

On m'informe que les quais du chemin de fer à Richmond auront bientôt besoin d'être agrandis, réparés ou entièrement renouvelés. Si l'on décidait de les remplacer par des constructions plus solides, en pierre, et suffisantes pour les besoins d'un commerce déjà considérable et constamment augmentant, il serait important de considérer s'il ne serait pas mieux de placer des constructions permanentes aussi dispendieuses au terminus d'une ligne exempte des défauts qu'offre la partie de l'Intercolonial qui se trouve entre le sommet de la rampe de Bedford et la ville d'Halifax.

Tel serait l'embranchement de Dartmouth, et son terminus proposé à Black-Rock offre un emplacement favorable pour tous les quais et les constructions que pourrait nécessiter l'immense commerce auquel le port d'Halifax serait si éminemment propre, s'il faut en croire la presse de cette ville.

La construction de cet embranchement peut ainsi devenir une question non pas seulement de pourvoir aux besoins du commerce insignifiant de Dartmouth, mais à ceux d'un grand commerce transcontinental et maritime convergeant au port d'Halifax, et c'est ayant en vue de pourvoir à ce commerce comme il convient et à temps, que j'ai l'honneur de recommander le projet de construction d'un embranchement à Dartmouth *viâ* le lac d'Anderson.

Respectueusement à vous,

ARTHUR E. HILL, B. A.

M. P. S. ARCHIBALD,
Ingénieur résident, Ch. de fer Int., Moncton.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 18 février 1880.

MONSIEUR,—Le télégramme de John Doull adressé aujourd'hui à M. W. H. Richey, au sujet de l'exportation du grain au port d'Halifax, m'ayant été référé, j'ai l'honneur de faire rapport, que conformément aux instructions reçues de l'honorable ministre, de grands efforts ont été faits dans le cours de cette saison pour engager le commerce de grain de l'ouest à se servir de l'Intercolonial et prendre la mer à Halifax, mais sans succès. A un certain moment, cependant, nous avons cru pouvoir compter sur quelques cargaisons, mais nous avons été désappointés, et je regrette de dire que pour cet hiver les chances de succès sont faibles. Nous n'en continuerons pas moins nos efforts pour arriver à un résultat si désiré par le gouvernement, bien que, je l'avoue, nous soyons quelquefois découragés et désappointés.

M. Doull dit dans son télégramme que s'il est possible d'expédier du grain, le gouvernement devrait construire des élévateurs immédiatement. Je ne saurais cependant recommander la construction d'élévateurs avant d'être certain qu'un commerce de grain peut être établi avec succès entre l'ouest et le port d'Halifax par la voie de l'Intercolonial.

A M. F. BRAUN,
Sec. chemins de fer et canaux.

COLLINGWOOD SCHREIBER.

OTTAWA, 1er mars 1880.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 20 du mois dernier, je dois dire que j'ai télégraphié à M. Pottinger de donner ordre à M. Taylor, préposé général aux marchandises, de vous donner immédiatement les renseignements que vous voulez sur les efforts qui ont été faits pour obtenir l'expédition du grain par la voie d'Halifax.

Je dois vous rappeler que les prix ont été mis beaucoup plus bas que le chiffre auquel mon prédécesseur avait consenti à les réduire, pour deux cargaisons d'essai, et beaucoup plus bas que ce que M. Brydges considérait comme simplement suffisant pour payer le coût de transport. M. Black, qui a été choisi par la Chambre du Commerce d'Halifax comme l'homme le plus habile que vous pouviez trouver pour mener les négociations, a été employé avec un fort traitement comme agent voyageur pour l'Intercolonial, avec instruction d'employer toute son énergie à cet objet particulier.

M. Taylor expliquera les difficultés qui ont été rencontrées et l'impossibilité qu'il y a eu de réussir l'année dernière, mais je puis vous assurer qu'il sera fait de continuels efforts en ce sens, dans l'espoir pour l'avenir de faire d'Halifax un port d'hiver pour l'expédition du grain. J'espère que vous serez persuadé que je n'ai rien épargné pour réaliser les attentes que j'ai pu éveiller.

CHARLES TUPPER.

M. JOHN DOULL.

LIGNE ALLAN.

(HUGH AND ANDREW ALLAN, agents.)

MONTRÉAL, 8 mars 1880.

MONSIEUR,—Chaque fois que je visite Halifax on me demande quelles sont les chances pour cette ville de devenir un port d'hiver pour l'expédition des produits. Ne pouvant donner aucune réponse définitive sur le sujet, je dis aux gens que la chose est plutôt leur affaire que la mienne; mais la persistance avec laquelle ils tiennent à l'idée que quelque chose pourrait être fait, m'engage à vous soumettre un plan qui me semble être le seul qu'il soit de nature à atteindre l'objet en vue.

Si le gouvernement voulait entreprendre de placer le terminus du chemin de fer Intercolonial à Dartmouth, en face d'Halifax, avec les dépôts à marchandises nécessaires et les autres arrangements et constructions propres à un terminus, nous entreprendrions d'y acheter les terrains nécessaires, et d'y construire des quais et des élévateurs suffisants pour un grand commerce.

Ceci nous forcerait à une dépense de $200,000 à $250,000; et afin de nous justifier de l'entreprendre, il nous faudrait avoir du gouvernement une garantie que les

marchandises seront transportées de l'ouest à Liverpool *et vice versa* sur connaissements d'entier parcours et certains percentages spécifiés, et cet arrangement devra être pour un temps considérable, afin que nous puissions compter sur un certain rendement pour les dépenses à faire.

Une autre condition que nous mettons à cette entreprise, c'est qu'on nous garantira la durée de nos arrangements avec le gouvernement pour le service postal.

Il est clair que sans quelques garanties de cette nature, nous ne pouvons entreprendre de dépenser beaucoup à construire des quais, d'autant plus que si nos steamers n'ont à fréquenter Halifax que pour le service de la poste, nous pouvons nous contenter de peu.

Il est clair aussi qu'Halifax ne pourra devenir un port considérable d'expédition sans quelques arrangements de cette nature, car aucune ligne de steamer n'y viendra dans l'espoir d'y prendre du fret, et jamais depuis que nous y allons y avons-nous trouvé une cargaison suffisante pour un grand steamer.

Si le gouvernement veut prendre quelques arrangements de cette nature, je serai bien aise de conférer avec vous sur les détails, quand il vous conviendra.

En attendant, je suis bien à vous,

HUGH ALLAN.

LIGNE ALLAN.

(Hugh & Andrew Allan, agents.)

Montréal, 15 mars 1880.

Cher sir Charles,—Je regrette n'avoir pu vous voir à Ottawa jeudi dernier.

Bien que je ne tienne pas beaucoup à l'exécution du plan d'Halifax, vu qu'il comporte pour nous une grande dépense d'argent et qu'il pourrait ne pas rapporter en proportion, je désire vous exposer le projet sur toutes ses faces, et si vous l'approuvez, je veux bien me soumettre aux conséquences.

Ce que je voulais vous dire, c'est que les pertes annuelles de l'exploitation de l'Intercolonial étant actuellement de $500,000 environ par année, sans probabilité qu'elles diminuent à l'avenir, je crois que ces pertes ne seraient pas augmentées par le plan que je suggère, mais pourraient être diminuées. Il pourra arriver lorsque le commerce sera bon et que les quantités transportées seront considérables, qu'il y ait compensation pour les mauvaises années, et que les pertes, qui semblent actuellement inévitables, soient ainsi réduites. Il n'y a pas de doute que le chemin peut proportionnellement à meilleur marché faire face à un commerce plus considérable, attendu que le personnel et le matériel ne sont pas augmentés en proportion du surplus d'ouvrage à faire, et si une fois l'exportation du pays prend cette direction d'une façon quelque peu marquée, il est probable qu'elle continuera en augmentant. Mais ces considérations ne sont peut-être pas nouvelles pour vous et je n'ai que faire d'en parler.

Je désirais aussi vous demander de bien vouloir me donner une décision dans l'affaire du lopin de terre qu'a demandé la Compagnie de coton de Montréal, à Valleyfield. Je vous en ai déjà parlé.

Bien à vous,

HUGH ALLAN.

A l'honorable
Sir Charles Tupper, C.C.M.G.,
Ottawa.

Halifax, 18 mars 1880.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre télégramme du 1er du courant. Quelques jours après M. Taylor est venu me trouver. J'ai eu avec lui plusieurs entrevues d'une nature tout à fait satisfaisante, et je considère que le prix que vous fixez de 30 c. par quarter de grain de Chaudière-Junction à Halifax, comme très raisonnable, et comme vous le verrez par le rapport du comité-

de la Chambre de Commerce que je vous adresse aujourd'hui, suffisants pour que le commerce de transport du grain se dirige vers notre port durant les mois d'hiver, pourvu qu'il soit construit un élévateur à Richmond. J'ai reçu un télégramme de M. Taylor le 16, me demandant s'il y avait des voiliers dans le port et me priant de m'informer de ce qu'ils demanderaient pour du grain en relâchant à Cork pour instructions. Il n'y avait pas de voiliers, mais j'aurais pu avoir un petit steamer à des conditions très raisonnables si le grain eût été sur les lieux. Je mentionne ceci pour démontrer qu'il est impossible de s'attendre au commerce de transport du grain sans élévateur. Aussitôt qu'il sera entendu qu'en tout temps il y a du grain disponible dans un élévateur, les navires recevront l'ordre d'arrêter ici, attendu qu'Halifax n'est guère éloigné de la route des navires en destination de Portland, Boston et même de New-York. Avec l'espoir que le rapport du comité de la Chambre de Commerce que je vous adresse, et qui est signé par des personnes qui vous sont connues et dans la parole desquelles vous pouvez reposer la plus entière confiance, engagera le gouvernement à ordonner l'érection immédiate d'un élévateur, et à assurer à notre pays l'avantage d'un commerce de transport de grain.

J'ai l'honneur d'être, cher sir Charles,

Votre obéissant serviteur,

JOHN DOULL.

A sir CHARLES TUPPER, C.-B.,
Ottawa.

HALIFAX, N.-E., 18 mars 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre à votre examen le rapport d'un comité de la Chambre de commerce d'Halifax chargé de constater les avantages qu'offre cette ville comme port d'hiver et de vous les représenter.

J'ai l'honneur d'être, votre obéissant serviteur,

JOHN DOULL,

Président de la chambre de commerce d'Halifax.

A l'honorable SIR CHARLES TUPPER, C.-B.,
Ministre des chemins de fer et canaux.

RAPPORT.

Le comité que vous avez chargé de constater les avantages qu'offre la ville d'Halifax comme port d'hiver, a l'honneur de faire le rapport suivant :

Après un examen attentif nous trouvons les frais du port remarquablement minimes comparés à ceux des ports des Etats-Unis où il s'expédie du grain, et à l'appui de cette assertion nous joignons au présent rapport un tableau comparatif des prix.

Nous avons l'honneur de faire observer de plus qu'Halifax étant le terminus du chemin de fer Intercolonial, son port donnant immédiatement sur l'Atlantique, la distance de ce port à ceux de l'Europe étant de plusieurs centaines de milles moindres que celle d'aucun autre port faisant le commerce de l'expédition du grain, et les prix du port étant extrêmement bas, les navires demanderaient au moins six deniers sterling de moins par quarter que dans les ports américains, les frais de terminus étant égaux. Notre opinion est confirmée par le témoignage de propriétaires de navires. Le commerce de l'expédition des bestiaux y gagnerait aussi, attendu que les steamers qui font aujourd'hui le transport des bestiaux expédiés d'Halifax, sont obligés de s'arrêter à quelque port américain pour compléter leur cargaison. A l'heure qu'il est plusieurs navires font d'Halifax un port d'arrêt à cause du commerce d'expédition de bois qui s'y fait, et bon nombre de ces navires accepteraient volontiers du grain à des prix moins élevés que ceux qu'ils demandent dans les autres ports.

En faisant d'Halifax un port d'expédition pour le grain, l'on garderait au pays une grande partie de la somme énorme d'argent dépensée annuellement dans les ports

américains par nos navires, et l'on empêcherait les produits de notre grand ouest de chercher un débouché vers l'Europe par la voie des chemins de fer et des ports américains.

Attendu qu'en imposant un droit sur la houille étrangère, le gouvernement tâche de mettre les provinces maritimes en mesure de fournir aux autres leur combustible, le transport du grain par l'Intercolonial et de la houille par voie de retour dans des wagons spéciaux, seraient d'un avantage immense pour les provinces de l'Est, établiraient une communication avec Ontario et Québec sur le territoire canadien et diminueraient le prix du combustible pour ces deux dernières provinces.

Le comité est venu à la conclusion qu'avant de pouvoir expédier du grain de ce port avec avantage, il est indispensable qu'il y aît un élévateur bien installé, et il désire représenter avec instance au gouvernement que le terminus de son chemin de fer ne saurait être complet sans un de ces établissements, et que des mesures devraient être immédiatement prises pour l'érection d'un élévateur dans le cours de l'été prochain, de manière à ce qu'il soit prêt avant la clôture de la navigation du Saint-Laurent.

S'il en est ainsi, le comité n'hésite pas à dire qu'avec les prix fixés par le département des chemins de fer, les exportateurs de grain du Canada se trouveront en position avantageuse de lutter avec leurs concurrents du sud sur les marchés européens, et que bon nombre de nos propriétaires de navires donneront à leurs capitaines instruction de se rendre à Halifax, ce qui leur permettra de surveiller eux-mêmes leurs bâtiments de ce côté de l'Atlantique, ce qui est une considération.

Après avoir mentionné à un point de vue général les avantages qu'il y aurait à faire d'Halifax le port d'hiver du Canada, le comité prend la liberté de considérer le projet à un point de vue national. Il suggère respectueusement que vous représentiez au gouvernement que les énormes dépenses faites pour la construction du chemin de fer du Pacifique dans le but de créer un débouché pour les produits du grand ouest, deviendraient tout-à-fait inutiles dans un cas de malentendu entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis qui fermeraient aux navires anglais l'accès des ports américains. Pour prévenir une pareille éventualité, il est du devoir du gouvernement d'avoir dans les limites de son territoire un port d'hiver ne manquant de rien.

Respectueusement soumis,

J. J. BREMNER,
T. E. KENNEY,
ISAAC MATHERS,
W. J. STAIRS,
M. DWYER et
H. M. DOULL.

A M. John Doull,
Président de la Chambre de Commerce d'Halifax.

CHARTE-PARTIE d'un chargement de bois de sciage dans les ports de la Nouvelle-Ecosse, équivalents pour grain, et prix du transport du grain pris à New-York aux mêmes dates.

Date.	Bâtiment.	Nom.	Port de chargement, Nouvelle-Ecosse.	Tonnage.	Prix par *Standard*.	Fret brut.	Equivalents pour grain.	Prix du transport du grain pris à New-York.
1877.					s. d.	£ stg.	s. d.	s. d.
12 mars....	Barque.....	Wm. Wilson.....	Halifax	386	70 0	600	4 5	6 0
26 "	do	Underwriter	LaHave....	697	65 0	1,090	4 9	5 6
10 avril.... ..	do	Gurhilda.....-.....	do	699	62 6	1,050	4 8	5 6
15 mai..... ..	do	Chili.....	do	649	67 6	1,020	4 10½	5 6
16 "	do	Brothers.	Havre du Navire....	537	68 9	830	4 10½	5 6
18 "	do	Emerald..	B.-Ste-Marguerite..	463	70 0	730	4 10½	5 6
29 "	Petite barq..	Flora.....	Halifax	571	70 0	780	4 2	5 6
29 "	Barque.....	Walle....., ...	Port-Medway	599	70 0	980	4 10½	5 6
23 oct.....	Brigantin....	Eliza Morton....	Sheet Harbor..	433	75 0	670	6 0	7 3
1878.								
12 mars.....	Barque..	Peter Crerar.....	LaHave.....	628	62 6	960	4 9	5 6
6 avril.....	do	Director..	Halifax	679	62 6	1,090	4 6	5 6
22 mai.	do	Mariner..	Havre du Navire	695	62 6	1,000	4 6	5 6
23 "	do	Concordia..	LaHave	695	65 0	910	4 0	5 6
23 "	Brig.....	Congal.....	Rivière Clyde	318	65 0	500	4 6	5 10½
11 avril.....	Barque.....	Hesperia.....	Halifax.....	510	60 0	600	4 3	5 6
11 "	do	Gerda.....	do	396	60 0	560	4 6	5 9
30 mai	do	Swansea.....	B.-Ste-Marguerite .	746	62 6	1,050	4 4½	5 6
28 juin.....	do	Montreal.....	LaHave	806	62 6	1,100	4 4½	5 6

ETAT COMPARATIF des frais de port, à Baltimore, Philadelphie, New-York et Halifax ; barquentine *Flora* 571 tonneaux, portant 3,800 quarters.

—	Baltimore.	Philadelphie.	New-York	Halifax.	Frais de port par quarter.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Déclaration à la douane..	9 00	5 00	22 70	11 42	
Pilotage d'entrée...	38 50	58 00	72 00	16 00	
Remorquage d'entrée	35 00	35 00	40 00	25 00	Baltimore, $9\frac{36}{100}$c.
dh dans le port	16 00	15 00	17 00	15 00	
Gardien du port	....	2 00	9 00	....	Philadelphia, $10\frac{50}{100}$c.
Déchargement du lest.....	42 00	40 00	28 00	30 00	
Consul anglais	12 00	13 00	12 00	....	New-York, $10\frac{12}{100}$c.
Quaiage..	6 00	24 00	32 00	. ...	
Pilotage de sortie..	90 00	77 00	54 00	13 00	Halifax, $3\frac{10}{100}$c.
Remorquage de sortie.....	35 00	50 00	28 00	....	
Officier de santé.....	2 00	10 00	....	....	
Certificat.....	10 00	10 00	10 00	....	
Maître du port.....	....	....	....	4 00	
Droit de tonnage	60 00	60 00	60 00	. .....	
Total.....	355 50	399 00	381 70	114 42	

Note de MM. T. et E. Kenny, Halifax.

HALIFAX, N.-E., 8 mars 1880.

CHER MONSIEUR,—La différence dans le coût du chargement du grain entre Halifax et New-York, serait d'environ six à neuf deniers sterling par quarter en faveur d'Halifax, pourvu que les prix du cloisonnage, de la mise en sac et du service de l'élévateur soient les mêmes. Nous parlons d'un bâtiment de 600 tonneaux.

Bien à vous,

T. ET E. KENNEY.

M. WILLIAM DOULL.

Note de Mr. L. E. Baker, de Yarmouth, N.-E.

HALIFAX, 10 mars 1880.

CHER MONSIEUR,—En réponse à la question que vous me posez, sur ce que je considère devoir être la différence dans les prix de transport du grain expédié d'Halifax ou de New-York au Royaume-Uni ou au continent, après avoir pris en considération les dépenses de port à Halifax, qui sont très-minimes comparées à celles de New-York, ainsi que la différence dans la distance, je dois dire que je serais disposé à prendre du grain à six deniers sterling par quarter de moins à Halifax qu'à New-Xork. J'espère que vous allez avoir un élévateur et que vous ferez de votre magnifique port le port d'hiver du pays pour l'expédition du grain.

Bien à vous,

L. E. BAKER.

M. JOHN DOULL.

ETAT COMPARATIF des frais de port de la barque *Erinna*, 1,130 tonneaux à New-York et d'un bâtiment du même tonnage à Halifax, en novembre 1879—capacité 8,125 quarters.

New-Yerk.	—	Halifax.	—	—
	$ cts.		$ cts.	
Déclaration à la douane..	10 27	Droits d'hôpital.	22 60	
Officier de santé.....	54 50	Drt. du serv. des signaux	1 00	
Droits de tonnage..	339 00	Pilotage à l'entrée	21 00	New-Yoik, $10\frac{17}{100}$c. par qr.
Droits d'hôpital..	10 00	do à la sortie.....	12 50	
Pilotage à l'entrée	48 10	Maître du port.....	5 00	Halifax, $1\frac{63}{100}$c. par qr.
do à la sortie	102 12	Remorq. de la mer au quai	35 00	
Remorquage à l'entrée....	60 00	do du quai à la mer	35 00	
do à la sortie...	45 00			
do dans le port.	40 00			
Quaiage.	65 90			
Lest	35 00			
Acquit à la douane.....	3 10			
Consul	14 90			
Total.....	$827 89	Total	$132 10	

Navire *Esther Roy*, 1,533 tonneaux. Frais de port. Philadelphie et Halifax.

—	Philadelphie.	Halifax.	—
	$ cts.	$ cts.	
Déclaration à la douane	5 70	0 50	
Droit de tonnage (une fois l'an)	470 00	.....	
Pilotage à l'entrée	74 25	23 00	
Remorquage à l'entrée	100 00	50 00	
Inspecteur et peseur de la douane	0 80	0 80	
Quaiage	78 00	.....	7 quarters au tonneau.
Remorquage dans le port	10 00	.....	
Arrimeur	329 66	329 66	
Loyer de sacs	386 60	386 60	Différence par quarter en faveur d'Halifax, $8\frac{11}{100}$ c.
Cloisonnage pour le grain	585 01	585 01	
Acquit à la douane	3 10	0 50	
Remorquage à la sortie	150 00	50 00	
Pilotage do	123 75	13 50	
Bateau-élévateur	22 82	22 82	
Officier de santé	10 00	.....	
Droits d'hôpital	.....	30 66	
Maître du port	.....	5 00	
Consul	18 00	.....	
Total	$2,368 39	$1,498 05	

Navire *Wm. Douglass*, 1,263 tonneaux. Frais de port New-York et Halifax.

—	New-York.	Halifax.	—
Droit de tonnage (une fois l'an)	401 37	.....	
Maître de port	18 94	5 00	
Pilotage à l'entrée	63 00	23 00	
" à la sortie	110 87	13 50	
Remorquage à l'entrée	50 00	50 00	Capacité, 8,841 qrs.
" à la sortie	55 00	50 00	New-York, $9\frac{91}{100}$ c. par qr.
" dans le port	36 00	.....	Halifax, $1\frac{82}{100}$ c. par qr.
Quaiage	93 18	.....	
Arrimeur, élévateur, cloisonnage,—pareils aux deux endroits, ainsi que le loyer des sacs	.....	.....	
Acquit à la douane	23 70	50	
Consul	14 46	.....	
Officier de santé	10 00	.....	
Droits d'hôpital	.....	25 00	
Total	876 52	167 00	

Barque *W. J. Stairs*, 1,060 tonneaux. Dépenses de port. Baltimore et Halifax.

—	Baltimore.	Halifax.	—
Déclaration à la douane	4 37	0 50	
Droit de tonnage (une fois l'an)	326 40	.....	
Quarantaine	10 61	10 61	
Pilotage à l'entrée	40 25	20 50	Capacité, 7,420 qrs.
Remorquage à l'entrée	25 00	40 00	
" dans le port	26 00	.....	Baltimore. 8 $\frac{66}{100}$c.
Quaiage	30 00	.....	Halifax, 2c.
Acquit à la douane	2 90	0 50	
Consul	1 88	.....	
Remorquage à la sortie	70 00	40 00	
Maître du port	.....	5 00	
Droits d'hôpital	.....	21 20	
Officier de santé	.....	.....	
Total	642 41	150 56	

OTTAWA, 9 avril 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 18 du mois dernier, transmettant le rapport d'un comité chargé par la chambre de commerce d'Halifax de constater les avantages qu'offrent cette ville comme port d'hiver, et je dois vous dire que ce rapport recevra l'attention qu'il mérite.

F. BRAUN, *secrétaire.*

M. JOHN DOULL,
Président de la chambre de commerce, Halifax, N.-E.

BUREAU DE D. FALCONER, MARCHAND À COMMISSION, 249, RUE HOLLIS,
HALIFAX, N.-E., 27 mars 1880.

CHER MONSIEUR,—Je vous ai envoyé les rapports d'exploration et documents relatifs à l'embranchement de Dartmouth. Je vous avais promis dans ma lettre de vous envoyer, aussitôt que je les aurais reçus, tous les renseignements relatifs au droit de passage de la ligne entre le point de raccordement et l'anse Dartmouth; mais les conseillers n'ont pas encore fait leur rapport, bien qu'ils auraient dû le faire il y a déjà quelques mois. Le 25 j'ai écrit au président une lettre dont je vous adresse une copie en même temps que la réponse qui y a été faite, et que je viens de recevoir. J'espère que le délai ne nous a pas fait tort, et j'espère en outre que vous et les autres membres du gouvernement vous intéresserez à cette entreprise dont le besoin se fait impérieusement sentir. Je vous serai fort obligé d'une réponse.

Bien sincèrement à vous,

D. FALCONER.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER,
Ministre des chemins de fer.

DARTMOUTH, 25 mars 1880.

CHER MONSIEUR,—Au sujet de votre lettre du 23 courant, me demandant des renseignements sur le droit de passage à Dartmouth Cove pour l'embranchement projeté du chemin de fer Intercolonial, je dois vous répondre comme suit : La route, qui a été explorée à plusieurs reprises, du lac Fletcher au deuxième lac Dartmouth, n'offre aucune difficulté quelconque à la construction. La voie traverse dans une grande mesure une région inculte qui n'a pas grande valeur, et au lieu de faire tort aux propriétaires elle ne fera que leur profiter; plusieurs d'entre eux donneront sans

compensation la lisière de terrain nécessaire au chemin. Quant au delà de l'extrémité du deuxième lac, je possède une grande partie des rives de ce lac ainsi que celles du premier lac, et je donnerai volontiers au gouvernement, le droit de passage nécessaire à condition d'avoir l'usage du chemin. Lorsque le chemin aura à traverser quelque terrain cultivé comme sur le premier lac, j'accepterai la compensation que des arbitres m'accorderont. A partir du pied du premier lac et dans le voisinage du port, le chemin traverse une étendue de terre d'une grande valeur, surtout les propriétés de M. Mott, de M. Troop, de l'honorable Dr Parker, etc., et je ne m'aventurerai pas à parler des indemnités qu'il faudra accorder aux propriétaires. Je considère comme unique sur ce continent le magnifique emplacement de chemin de fer qui se trouve au sud du quai de M. Mott jusqu'au quai Mount-Hope. Il serait très facile d'y construire des dépôts de houille, des élévateurs de grain, des étables, etc., sur le bord du port.

Comme la ligne qui se rend à Halifax n'est pas suffisante pour le commerce qui augmente, et comme l'embranchement se rendant à Dartmouth ne ferait que donner à la partie est du comté un avantage que l'ouest a déjà, j'espère que le gouvernement verra le projet d'un bon œil. Je serai toujours très-heureux de vous donner tous les renseignements que vous pourrez désirer de moi sur cet important sujet.

Veuillez me croire,
Bien à vous,

G. A. S. CRIGHTON.

M. D. Falconer.

Departement des chemins de fer,
Moncton, 13 avril 1880.

Cher monsieur,—En conformité de votre télégramme du 27 mars, j'ai télégraphié le contenu des deux lettres ci-incluses de Sir Hugh Allan, Nos 21964 et 21965, que m'a envoyées M. Braun dans une lettre me demandant de faire rapport.

Le 29 mars je fis, par le télégraphe, selon mes instructions, le rapport suivant :

"Le prix du prolongement jusqu'à Dartmouth est estimé à cent soixante et dix mille piastres, à part le droit de passage, les bâtiments, les voies de garage, etc., qui coûteraient encore au moins cent mille piastres.

"Il y aurait alors un chemin de fer de chaque côté du bassin de Bedford, parce qu'il serait impossible d'abandonner le chemin actuel, et le commerce d'Halifax serait divisé entre ces deux chemins, ce qui augmenterait considérablement les frais d'exploitation.

"Il y aurait de Bedford à Halifax, deux lignes qui coûteraient plus cher d'entretien qu'une voie double et qui n'en auraient pas les avantages.

"Entre la remise aux locomotives à Richmond et l'extrémité nord de l'arsenal, il a assez d'espace pour la construction des quais et des élévateurs nécessaires à un grand commerce.

"Tout arrangement pour la division des tarifs de transport d'entier parcours devra être fait conjointement avec le Grand-Tronc et être bien mûri, parce que s'il était pris quelqu'arrangement de nature à favoriser une compagnie de steamers plutôt qu'une autre, on nous accuserait de partialité.

Une compagnie de steamers à laquelle appartiendraient les élévateurs, et en faveur de laquelle serait faite une division des tarifs plus favorable, que pour les autres aurait virtuellement un monopole.

Ceci serait contraire aux intérêts du chemin de fer.

Considérant que le Grand-Tronc doit bientôt être en connexion avec Chicago, et que le chemin de Toronto à Ottawa est sur le point d'être construit, il ne serait pas prudent de prendre des arrangements pour le transport des marchandises pour plusieurs années, attendu que les prochains changements vont affecter considé-

rablement le commerce des chemins de fer, et l'Intercolonial devrait être laissé en mesure de profiter des éventualités.

Je ne crois pas avoir autre chose à dire sur le sujet.

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER.

M. COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef, chemins de fer du gouvernement,
Ottawa.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 13 avril 1880.

MONSIEUR,—Le rapport de la chambre de commerce d'Halifax, en date du 10 du mois dernier, concernant l'idée de faire d'Halifax un port d'hiver, et la possibilité d'en faire un port pour l'expédition du grain, m'ayant été référé, j'ai l'honneur de faire rapport que si, selon l'attente de la chambre de commerce, les avantages du port d'Halifax et le tarif du chemin de fer Intercolonial pour le grain (qui a été mis à un chiffre très bas dans le but d'attirer le commerce), doivent engager le commerce du grain à prendre dans une grande mesure la voie d'Halifax, il deviendra indispensable d'avoir des élévateurs pour la régularité et la rapidité du service.

Le 18 février dernier, j'ai eu l'occasion de faire un rapport sur un télégramme de la chambre de commerce d'Halifax, dans lequel je disais : "Je ne saurais recommander la construction d'élévateurs avant d'être certain qu'un commerce de grain peut être établi avec succès entre l'ouest et le port d'Halifax par la voie de l'Intercolonial." Je dois cependant dire que je ne crois guères qu'en l'absence d'élévateurs, un grand steamer consente à prendre une cargaison de grain, car le chargement serait nécessairement très lent.

Si je ne me trompe, l'essai du commerce d'expédition devrait alors se faire avec de petits steamers ou des voiliers. D'un autre côté si les chances d'attirer le grain avec le tarif de l'Intercolonial étaient bonnes et considérées comme suffisante garantie pour la construction d'un élévateur d'une centaine de mille boisseaux, avec l'étendue de quai nécessaire (le quai actuel n'etant pas propre à cette fin et étant d'ailleurs occupé), dans ce cas l'ouvrage devrait se faire l'été prochain.

Le prix de construction d'un élévateur de 100,000 boisseaux avec l'étendue de quai nécessaire, est estimé comme suit :

Elévateur	$30,000 00
Quai	70,000 00
Total	100,000 00

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

A M. F. BRAUN,
Secrétaire, chemins de fer et canaux.

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT EN OPÉRATION,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, OTTAWA, 13 avril 1880.

MONSIEUR,—Les documents relatifs au projet de pousser un embranchement de l'Intercolonial jusqu'à Dartmouth m'ayant été référés, j'ai l'honneur de faire rapport que le prix de cet embranchement est estimé à $197,500, à part le droit de passage, les bâtiments, les voies de garage, les quais et les dépendances d'un terminus, qui coûteraient presque encore autant.

Attendu qu'il serait impossible d'abandonner le chemin actuel se rendant à Halifax, il y aurait avec cet embranchement un chemin de fer de chaque côté du bassin de Bedford, et le commerce d'Halifax serait divisé entre ces deux chemins, ce qui augmenterait considérablement les frais d'exploitation.

Une voie double de Bedford à Halifax pourrait être entretenue à beaucoup meilleur marché, et aurait à mon avis plusieurs avantages sur les deux lignes. Il y a ample espace entre Richmond et l'arsenal pour un système complet de quais et d'élévateurs suffisants pour un commerce considérable. Il y aurait ainsi concentration et l'exploitation serait beaucoup plus économique.

Considérant que le Grand-Tronc va bientôt être en connexion avec Chicago, et qu'il doit ouvrir de nouvelles voies de communication entre l'ouest d'Ontario et Québec, je ne crois pas qu'il soit à propos de prendre pour plusieurs années aucun arrangement pour le transport des marchandises, attendu que ces changements vont affecter considérablement le commerce des chemins de fer, et le gouvernement devrait, dans l'intérêt du pays, rester en mesure de profiter des éventualités.

S'il doit se faire un commerce d'expédition de grain au port d'Halifax, il est sans doute de la plus haute importance de construire un élévateur avec l'étendue de quai nécessaire, afin de donner à ce commerce les facilités voulues ; mais je prévois qu'il y aurait des inconvénients à accorder à une compagnie de steamers des avantages sur une autre, et une compagnie de steamers à laquelle appartiendraient les élévateurs et qui recevrait des chemins de fer des avantages particuliers de tarifs, aurait virtuellement un monopole, ce qui serait une source de plaintes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.

HALIFAX, N.-E., 7 octobre 1880.

HONORABLE MONSIEUR,—Grâce à la dernière concession faite dans le tarif de l'Intercolonial pour les envois à l'étranger, il se présente une occasion de réaliser l'idée de faire d'Halifax le port d'hiver d'où le Canada pourra expédier ses grains et autres produits. Je suis persuadé que dans une entrevue avec vous je pourrais vous démontrer les avantages qu'il y aurait dans la réalisation d'un plan que j'ai conçu pour faire de cet endroit un port que décidément les agents et propriétaires de navires anglais reconnaîtraient, et pour assurer l'expédition en Europe de plusieurs cargaisons par la voie de ce port dans le cours de l'hiver prochain.

Permettez-moi de joindre à ce mémoire un certain nombre de tableaux, dont l'un, à la page 15, lettre E, revêle le fait singulièrement avantageux qu'un tarif de 12s. sterling pour le trajet total équivaudrait pour le navire à l'avantage de ne payer que 5 c. et une fraction pour la distance entre la Chaudière et Halifax ; ce qui porte virtuellement la part du navire à 21 c. et une fraction de plus qu'elle n'était lorsque le tarif à partir de la Rivière-du-Loup était de 26½c. A ce tableau est attachée copie d'une lettre adressée à M. George Taylor, préposé général aux voyageurs et aux marchandises de l'Intercolonial, et je vous demande la faveur de la lire. Si après avoir parcouru ces tableaux et les observations que j'y joins, vous décidez que, vû l'importance de la question, vous pouvez donner quelque temps à son étude, je serai heureux de recevoir votre invitation, et je serai à Ottawa pour vous soumettre mes arrangements à quelle que date que vous fixerez.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre respectueux serviteur,

JOHN MACKASEY.

Sir CHARLES TUPPER, K.C.M.G.,
Ministre des travaux publics,
Ottawa.

HALIFAX, N.-E., 23 mars 1880.

MONSIEUR,—Quand j'ai eu l'honneur d'être présenté à vous, le 3 du courant, dans le bureau d'affaires de MM. Doull et Miller, Halifax, vous m'avez témoigné le désir de me rencontrer à mon bureau. J'y suis resté toute la journée du lendemain dans l'espoir de vous y voir.

Je regrette extrêmement que vous n'ayez pas eu le temps suffisant pour me rencontrer, car j'aurais beaucoup aimé à avoir un entretien avec vous au sujet du port d'hiver, question d'un grand intérêt pour les gens d'Halifax et d'une importance générale pour le pays.

Dans le court entretien que nous avons eu, vous m'avez appris que le Grand-Tronc a cédé au gouvernement les 118 milles de son chemin entre la Rivière-du-Loup et la Chaudière, et que le ministre des chemins de fer et des canaux se propose de demander $3\frac{1}{2}$c. par quarter de grain pour cette distance, ce qui portera à trente cents le prix de transport de huit boisseaux de grain depuis la station de la Chaudière jusqu'au port d'Halifax, distance de 679 milles.

Si le gouvernement demandait pour ces 118 milles un prix proportionnel au prix ci-devant demandé entre la Rivière-du-Loup et Halifax ($26\frac{1}{2}$c), il faudrait payer $32\frac{166}{561}$ cents pour la distance entre la station de la Chaudière et Halifax. J'ai aussi compris que le Grand-Tronc transporterait le grain jusqu'à la Chaudière au prix qu'il demande pour le transporter à Portland, moins une réduction proportionnelle pour les 118 milles cédés au gouvernement.

La part du Grand-Tronc dans le tarif pour le trajet total (sur la farine, le grain, et les marchandises lourdes) en destination de l'est, de Toronto à Portland, est de 45 p.c. ; il en était de même de Toronto à la Rivière-du-Loup. Il y a 630 milles de Toronto à Portland. Or, si 630 milles valent 45 p.c., 118 milles vaudront $36\frac{4}{7}$ p.c. ; c'est-à-dire, le prix sera de $8\frac{3}{7}$ p.c. moindre qu'il n'était de Toronto à la Rivière-du-Loup.

Le grand obstacle qu'offrait ci-devant le tarif à l'établissement d'Halifax comme port d'expédition de grain pendant l'hiver, a été détruit par cette dernière concession du gouvernement, et tout ce qu'il nous faudrait à présent serait les commodités nécessaires ; et nous les aurions si le gouvernement construisait un élévateur et faisait les réparations et les améliorations nécessaires aux quais du dépôt des marchandises à Richmond.

Je puis ajouter que le port d'Halifax est sans égal, et est sans exception le plus beau et le plus commode du monde ; il est d'accès facile, exempt de tous dangers et d'obstacles pour la navigation ; c'est le point de l'Amérique le plus rapproché de l'Europe, et sa position géographique sur le bord de l'Atlantique en fait pour ainsi dire le seuil de l'Amérique britannique. Quand il sera connu à l'étranger qu'on y trouve du fret, les navires de l'Europe venant en Amérique à la recherche de cargaisons, feront d'Halifax leur port favori ; et si nous pouvons fournir des cargaisons à des prix rémunérateurs, les navires attendront, et les expéditeurs de l'ouest et des Etats-Unis, dès qu'ils comprendront leurs intérêts, seront forcés dans une grande mesure (soit qu'ils aiment ce port ou non) à nous envoyer leur grain, pouvant compter de trouver des navires dans le grand port d'Halifax.

Je désire vous soumettre les états suivants, qui pourront intéresser l'honorable ministre des chemins de fer et des canaux, et qui démontrent comment cette réduction du tarif du chemin de fer du gouvernement, doit faire d'Halifax le port d'hiver du Canada.

Je prends Portland pour point de comparaison, parce que ce port est le moins dispendieux des ports américains, et le plus rapproché de l'Europe après Halifax.

Si nous pouvons l'emporter sur Portland, nous pouvons faire plus que concurrence aux autres ports américains.

A. Page 10.—Etat indiquant la part des chemins de fer et celle des navires, dans un tarif de 11s 3d. sterling par quarter, de Toronto à Liverpool *viâ* Portland et Halifax, avant la réduction, et les recettes brutes des navires dans les deux ports, la balance étant très considérable en faveur de Portland.

B. Page 11.—Etat indiquant la part des chemins de fer et celle des navires, dans un tarif de 11s. 3d. sterling par quarter de Toronto à Liverpool *viâ* Portland et Halifax depuis que le tarif, de la Chaudière à Halifax, est de 30 c. par quarter, et les recettes brutes des navires dans les deux ports, la balance étant à l'avantage d'Halifax, mais faible.

C. Page 12. Etat indiquant le fret net d'un navire de 1,400 tonneaux, déduction faite des frais de port et de douanes à Portland et à Halifax, sur un tarif de 11 s. 3 d. sterling pour trajet complet de Toronto à Liverpool depuis que le tarif, de la Chaudière à Halifax, est de 30c. par quarter, la balance nette étant en faveur d'Halifax.

D. Page 14. Etat indiquant le fret brut d'un navire de 1,400 sur un tarif de 8s. sterling pour trajet complet de Toronto à Liverpool viâ Portland et Halifax, la part de l'Intercolonial étant de 30c par quarter.

Le même état indique aussi la part des chemins de fer et des navires, et le fret net (déduction faite des frais de port et de douane), la balance étant à l'avantage de Portland, mais faible.

E. Page 15. Etat indiquant l'augmentation du fret que vaut aux navires la détermination du tarif de l'Intercolonial à partir de la Chaudière à 30c., sur ce qui pouvait être donné aux navires lorsque le tarif était de 26½c. à partir de la Rivière-du-Loup, les chiffres suivants étant donnés pour le prix du transport sur le trajet total à parcourir : 8s., 9s., 10s , 11s. 3d., et 12s. sterling.

F. Page 16. Frais de port et de douane d'un navire de 800 tonneaux à Halifax, comparés à ceux d'un même navire dans les quatre principaux ports d'exportation américains.

G. Page 17. Frais de port et de douane d'un navire faisant le commerce de grain de 800 tonneaux, dans quatre ports américains, y compris les différentes dépenses se rattachant à la cargaison.

H. Page 18. Exportation totale du froment, du maïs, de la farine (en boisseaux) de cinq des principaux ports d'Amérique en 1879, et augmentation sur 1878.

Page 19. Remarques sur les frais de port et les dépenses.

A M. George Taylor,
Préposé général aux voyageurs et aux marchandises,
Moncton, N.-B.

A.—Tarif de Toronto à Liverpool, 11s. 3d. sterling, ou $2.73¾ cours canadien, par quarter.

Viâ *Portland.*

Part du Grand-Tronc, de Toronto à Portland, 45 pour cent	1 23 3/16
Balance pour le navire	1 50 9/16
Total	$2 73¾

Viâ *Halifax.*

Part du Grand-Tronc, de Toronto à la Rivière-du-Loup, 45 pour cent	1 23 3/16
Part de l'Intercolonial, depuis la Rivière-du-Loup	26½
Balance par le navire	1 24 1/16
Total	$2 73¾

Fret brut.

Navire de 1,400 tonneaux, 7 quarters au tonneau, 9,800 quarters à 1.50\frac{9}{16}$, Portland.—Brut.....	14,755 12½
Navire de 14,000 tonneaux, 7 quarters au tonneau, 9,800 quarters à 1.24\frac{1}{6}$, Halifax.—Brut.....	12.158 12½
Différence à l'avantage de Portland.....	$2,597 00

B.—Tarif de Toronto à Liverpool, 11s. 3d. sterling, ou $2.73¾, cours canadien, par quarter.

Viâ *Portland.*

Part du Grand-Tronc, de Toronto à Portland, 45 p.c.	1 23$\frac{3}{16}$
Balance pour le navire	1 50$\frac{9}{16}$
	$2 73¾

Viâ *Halifax.*

Part du Grand-Tronc, de Toronto à la Chaudière, 36$\frac{4}{7}$ pour cent.....	1 00$\frac{4}{35}$
De la Chaudière à Halifax.....	0 30
Balance pour le navire	1 43$\frac{89}{140}$
Total.....	2 73¾
Navire de 1,400 tonneaux, 7 quarters au tonneau, 9,800 quarters à 1.50\frac{9}{16}$, Portland.—Brut.....	14,755 12½
Navire de 1,400 tonneaux, 7 quarters au tonneau, 9,800 quarters à 1.43\frac{89}{140}$, Halifax.—Brut.....	14,076 30
Différence en faveur de Portland.....	$678 82½

C.—Tarif de Toronto à Liverpool, 11s. 3d. sterling ou $2.73¾, cours canadien, par quarter.

Viâ *Portland.*

Navire de 1,400 tonneaux, 7 quarters au tonneau, 9,800 quarters à 1.50\frac{9}{16}$ par quarter.....	14,755 12½
A déduire les frais de port et de douane :—	
Déclaration du navire.....	2 50
Droit de l'inspecteur.....	3 00
Droit de tonnage, 30 c. par tonneau par année.	420 00
Pilotage, $2.50 par pied de tirant d'eau à l'entrée, et $1.50 à la sortie, soit 22 pieds.....	88 00
Trois jours de surstarie, aller et retour, £50 sterling par jour.....	730 00
	$1,243 50
Balance nette du fret de Portland.....	$13,511 62½

Viâ *Halifax.*

Navire de 1,400 tonneaux, 7 quarters au tonneau, 9,800 quarters à $\$183\frac{89}{140}$ par quarter	14,076 30
A déduire les frais de port et de douane :—	
Droit d'hôpital, 2 c par tonneau	28 00
Droit de signaux	1 00
Droit du maître du port	5 00
Pilotage à l'entrée et à la sortie	35 00
	$69 00
Balance nette du fret d'Halifax	$14,007 30
Différence à l'avantage d'Halifax	$495 67½

Surstarie.

Un steamer prendrait trois jours pour se rendre d'Halifax à Portland et revenir. Les retards d'un steamer du port de 1,400 tonneaux coûtent au moins $50 par jour, ce qui, pour trois jours, s'élèverait à $730 cours canadien.

Pour un voilier de 1,400 tonneaux à Philadelphie, la surstarie est de £19 sterling. Pour un steamer elle est déterminée par convention spéciale.

Il est difficile de dire le temps qu'un voilier mettrait à faire le voyage d'Halifax à Portland aller et retour, cela dépend entièrement du vent; j'ai eu connaissance qu'un voilier a fait le trajet en aussi peu de temps qu'un steamer,et j'en ai vu d'autres qui n'ont pas mis moins d'une quinzaine à faire le voyage. En conséquence je crois qu'en calculant le temps perdu pour un navire en faisant le voyage entre les deux ports, il vaut mieux compter le temps que prendrait un steamer, c'est-à-dire environ trois jours. Ceci donnerait un avantage de $495.67½ à un navire de 1,400 tonneaux prenant un chargement de grain à Halifax, comme on peut voir par l'état C.

D.—Tarif de Toronto à Liverpool, 8s. sterling, ou $1.94⅔ cours canadien par quarter de 8 boisseaux.

Viâ *Portland.*

Part du Grand-Tronc, 45 pour cent		0 87⅗
Balance pour les navires		1 07$\frac{1}{15}$
Total		$1 94⅔
Navire de 1,400 tonneaux, 7 quarters au tonneau, 9,800 à $\$1.07\frac{1}{15}$ par quarter, de Portland,—Brut,		$10,492 53⅕
Déduire les frais de port et de douane :—		
Déclaration du navire	2 50	
Droit de l'inspecteur	3 00	
Droit de tonnage, 30 c. par tonneau, par année	420 00	
Pilotage entrée et sortie	88 00	
Différence de temps entre Portland et Halifax, aller et retour, 3 jours à £50 sterling par jour	730 00	
		1,243 50
Fret net à Portland		$9,249 03⅕

Viâ *Halifax*.

Part du Grand-Tronc, $36\frac{4}{7}$ pour cent		0 $71\frac{101}{525}$
De la Chaudière à Halifax		0 30
Balance pour le navire		0 $93\frac{83}{175}$
Total		1 $94\frac{2}{3}$
Navire de 1,400 tonneaux, 7 quarters au tonneau, 9,800 quarters à $93\frac{83}{175}$ c. par quarter, de Halifax,—Brut		$9,160 48
A déduire les frais de port et de douane :—		
Droit d'hôpitaux, 2 c. par tonneau	28 00	
Droit de signaux	1 00	
Droit du maître du port	5 00	
Pilotage à l'entrée et à la sortie	35 00	
		69 00
Fret net à Halifax		$9,091 48
Balance à l'avantage de Portland		$157 $55\frac{1}{5}$

E.—Tarif, 8s. sterling, ou 1.94\frac{2}{3}$ cours canadien, de Toronto à Liverpool, *viâ* Halifax.

Part du Grand-Tronc, réduction de $8\frac{3}{7}$ pour cent, en raison de la réduction du parcours	0 $16\frac{314}{525}$
A déduire la part du gouvernement pour les 118 milles	0 $03\frac{1}{2}$
Avantage résultant pour les navires	$0 $12\frac{953}{1050}$

Tarif, 9s. sterling, ou $2.19 cours canadien, de Toronto à Liverpool *viâ* Halifax.

Part du Grand-Tronc, réduction de $8\frac{3}{7}$ pour cent, en raison de la réduction du parcours	0 $18\frac{321}{700}$
A déduire la part du gouvernement pour les 118 milles	0 $03\frac{1}{2}$
Avantage résultant pour les navires	$0 $15\frac{671}{700}$

Tarif, 10s. sterling, ou 2.43\frac{1}{3}$ cours canadien, de Toronto à Liverpool, *viâ* Halifax.

Part du Grand-Tronc, réduction de $8\frac{3}{7}$ pour cent en raison de la réduction du parcours	0 $20\frac{107}{210}$
A déduire la part du gouvernement pour les 118 milles	0 $03\frac{1}{2}$
Avantage résultant pour les navires	$0 $17\frac{1}{105}$

Tarif 11s. 3d. sterling, ou 2.73\frac{3}{4}$ cours canadien, de Toronto à Liverpool *viâ* Halifax.

Part du Grand-Tronc, réduction de $8\frac{3}{7}$ pour cent en raison de la réduction du parcours	0 $23\frac{5}{70}$
A déduire la part du gouvernement pour les 118 milles	0 $03\frac{1}{2}$
Avantage résultant pour les navires	$0 $19\frac{4}{7}$

Tarif, 12s. sterling, ou 2.92\frac{1}{5}$ cours canadien, de Liverpool, *viâ* Halifax.

Part du Grand-Tronc, réduction de $8\frac{3}{7}$ pour cent, en raison de la réduction du parcours	0 $24\frac{2199}{3500}$
A déduire la part du gouvernement pour les 118 milles	0 $3\frac{1}{2}$
Avantage résultant pour les navires	$0 $21\frac{449}{3500}$

En déduisant les balances à l'avantage des navires, des $26\frac{1}{2}$c. du ci-devant tarif à partir de la Rivière-du-Loup, on verra ce qu'un navire recevra à Portland de plus qu'à Halifax.

F.—Frais de port et de douane comparés d'un navire de 800 tonneaux à Halifax, et dans quatre des principaux ports américains.

Frais.	Halifax.	New-York.	Baltimore.	Philadelphie.	Boston.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Pilotage, à l'entrée et à la sortie	*30 50	145 40	150 00	157 40	105 00
Droit de tonnage par année	.....	240 00	240 00	240 00	240 00
Droit de port	5 00	12 00	.....	10 00	.....
Officier de santé	.....	6 50	8 00	10 00	8 00
Droit d'hôpital	16 00	5 00	5 00	.....	.....
Douane	.....	7 00	7 00	7 00	8 30
Droit des signaux	1 00	.....	.....	.....	.....
Totaux	52 50	415 90	410 00	424 00	361 30

* Le pilotage à Halifax est le moins dispendieux du continent.

G.—Frais d'un navire de 800 tonneaux transportant du grain, dans les ports suivants.

Frais.	New-York.	Baltimore.	Philadelphie.	Boston.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Pilotage, à l'entrée et à la sortie	145 00	150 00	157 00	105 00
Droit de tonnage par année	240 00	240 00	240 00	240 00
Remorquage, à l'entrée et à la sortie	70 00	156 00	105 00	95 00
Quaiage, 10 jours	70 00	20 00	35 00	15 00
Droit de port	12 00	.....	10 00	none.
Officier de santé	6 50	8 00	10 00	8 00
Droit d'hôpital	5 00	5 00	.....	.....
Douane	7 00	7 00	7 00	8 30
Déchargement du lest	120 00	100 00	100 00	100 00
Dépenses d'élévateur	313 60	168 00	.....	.....
Sacs pour ⅓ de la cargaison	248 85	149 00	223 00	72 50
Commission du courtier	408 80	408 80	436 80	407 40
Arrimage	90 00	75 00	154 88	62 80
Certificat d'inspecteur	.....	.....	.....	15 00
Cloisonnage	336 00	504 00	392 00	448 00
Totaux	2,073 15	1,990 80	1,871 08	1,577 00

Lorsque les navires arrivant à New-York viennent de ports infectés, les dépenses sont considérablement augmentées: honoraires supplémentaires de l'officier de santé, $8.00; fumigation, $20.00; et frais d'allège à la quarantaine supérieure.

H.—Quantité de froment, maïs et farine (en boisseaux) expédiée, dans cinq des principaux ports d'Amérique en 1879.

	Boisseaux.
New-York	119,502,350
Baltimore	55,560,924
Philadelphie	32,224,767
Boston	15,756,308
Montréal	18,138,322

Total, 241,000,000 boisseaux, soit une augmentation de 47,900,000 boisseaux sur le mouvement de 1878.

61—3½

FRAIS DE PORT.

On peut voir par le tableau F que les frais de port et de douane d'un navire de 800 tonneaux sont de $360.40 plus élevés à New-York qu'à Halifax.

Par l'état G on verra que le droit de tonnage et la commission de courtage forment une partie considérable des dépenses d'un navire dans les ports américains. Les frais de remorquage sont si faibles dans ce port qu'il ne vaut guère la peine de s'en occuper en calculant les dépenses d'un navire ; le courtage ne dépassera pas la moitié de ce qu'il coûte dans les ports américains. La main-d'œuvre de toute sorte est beaucoup moins dispendieuse ici ; le bois pour le cloisonnage, qui constitue un item considérable aux Etats-Unis, peut être fourni ici à beaucoup meilleur marché ; et, de même qu'à Boston et Philadelphie, l'élévateur peut être gratuit. Je n'hésite pas à dire que pour un navire de 800 tonneaux portant du grain, les dépenses seraient de $1,000 de moins qu'à New-York.

Votre respectueux serviteur,

JOHN A. MACKASEY.

OTTAWA, 26 octobre 1880.

MONSIEUR,—Je dois accuser réception de votre lettre du 7 du courant avec les documents qui l'accompagnaient, au sujet du tarif des marchandises du chemin de fer Intercolonial, et vous informer que le gouvernement s'occupe de la question.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN, *secrétaire.*

M. JOHN A. MACKASEY,
Halifax, N.-E.

OTTAWA, 1er décembre 1880.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur de vous informer qu'il a été représenté à l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, que les mesures que vous avez prises au sujet du fret d'hiver en destination de l'ouest, enlève ce fret au port d'Halifax et aux chemins de fer canadiens par lesquels il passait les années précédentes, et lui fait prendre la direction du port de Boston et des chemins de fer américains.

L'honorable ministre désire vous faire quelques observations à ce sujet et exprimer sa surprise de vous voir prendre une ligne de conduite préjudiciable aux intérêts du Canada, lorsqu'il sait que vous n'ignorez pas qu'afin de donner plus d'importance au commerce qui se faisait par la voie d'Halifax et des chemins canadiens, il a, dans le cours de la dernière année, fait agrandir et améliorer les quais et les hangars à Halifax, et pris des mesures pour le service le plus prompt possible d'un commerce considérable sur l'Intercolonial cet hiver. En outre, dans le but de fournir à vos steamers des cargaisons de grain pour vos traversées de retour, il s'est efforcé d'encourager un commerce de l'ouest à l'est *viâ* Halifax, en établissant pour le grain un tarif si bas que les propriétaires de navires le regardent comme un élément important d'encouragement pour ce commerce et comme éminemment satisfaisant. Du reste, votre part du tarif d'entier parcours restant la même, et la création du tarif sur les marchandises en destination de l'ouest étant entre vos mains, il semble à l'honorable ministre que votre intérêt dans cette question devrait s'accorder avec ceux du Canada et que vous devriez être disposés à lui aider à faire prendre au commerce de l'ouest la voie du Canada, au lieu de le diriger sur les voies américaines.

Je dois de plus vous rappeler que dans le but d'arriver à une entente parfaite avec vous sur cette affaire, le surintendant en chef et le préposé général aux marchandises du chemin de fer Intercolonial vous ont rencontrés à Montréal au commencement de la saison, afin de conférer avec vous et de faire les arrangements nécessaires pour assurer au Canada l'avantage de ce commerce de transport. Ces deux officiers ont rapporté qu'une entente parfaite avait été établie, entente si satisfaisante pour vous que vous vous êtes déclarés convaincus, bien que vous vous attendiez

à une rude concurrence de New-York, que vos steamers et les chemins de fer canadiens pourraient l'emporter sur tous leurs rivaux ; et vous vous êtes montrés si satisfaits des commodités offertes par l'Intercolonial et le Grand-Tronc, que vous avez témoigné l'intention d'envoyer aux agents et aux importateurs de l'ouest une circulaire démontrant les avantages du choix de vos steamers et de nos chemins de fer.

L'honorable ministre n'a pas encore eu connaissance de l'envoi d'aucune circulaire de cette nature.

A la suite des assurances que vous avez données, l'honorable ministre comptait sur un commerce considérable vers l'ouest par la voie d'Halifax et des chemins de fer canadiens, et il a été grandement désappointé d'apprendre que vous n'avez pas pris les mesures que vous avez coutume de prendre à Halifax pour faire face aux affaires ordinaires, et que vous n'avez envoyé à ce port qu'un seul commis pour recevoir la première cargaison de la saison, au lieu de trois ou quatre commis et un certain nombre de tonnelliers, comme ci-devant, et lorsqu'on lui a appris que votre premier steamer était reparti d'Halifax en n'y laissant que quelques tonneaux de marchandises et emportant à Boston le gros de la cargaison destinée à l'ouest, l'honorable ministre n'a pu s'empêcher de comprendre que des mesures avaient été prises pour faire passer par un port américain les marchandises qui étaient ci-devant déchargées à Halifax.

L'honorable ministre a conséquemment donné instruction au surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial de se rendre immédiatement auprès de vous, et de s'enquérir de ce qui a pu causer cette soudaine modification de votre ligne de conduite, et de conférer de nouveau avec vous sur cet important sujet ; et il espère que les agents du chemin de fer Intercolonial, qui font des efforts pour faire prendre au commerce la voie du Canada, pourront encore, avec votre co-opération, développer le commerce de transport dans le cours de cet hiver.

J'ai l'honneur d'être, messieurs,

Votre obéissant serviteur,

MM. Hugh et Andrew Allan, Montréal. F. BRAUN, *secrétaire.*

Ligne Allan.

RÈGLEMENTS POUR LA SAISON D'HIVER.

A la clôture de la navigation du Saint-Laurent, les steamers postaux de la ligne Allan feront de Boston leur port d'hiver, et arrêteront à Halifax aller et retour.

Le premier steamship de Liverpool à Boston, sous l'empire de ce règlement, sera le *Polynesian* et quittera Liverpool le 11 novembre. Il quittera Boston le 1er décembre, et Halifax samedi, le 4 décembre.

Les billets de passage pourront être pour Halifax ou pour Boston. Les steamers du service bi-mensuel entre Baltimore, Halifax, Saint-Jean-de-Terre-Neuve, Queenstown et Liverpool, quitteront Baltimore comme par le présent, le mardi, de quinzaine en quinzaine.

H. Boucher, préposé général aux voyageurs, ligne Allan, coin des rues King et Young.

Halifax, N.-E., 29 octobre 1880.

Mon cher sir Charles,—Je vois qu'il est annoncé que les steamers de la ligne Allan feront de Boston leur port d'hiver sur ce côté de l'Atlantique pour la saison que nous allons prendre, au lieu de Baltimore comme ci-devant. Ceci ne s'applique qu'aux steamers hebdomadaires. La substitution de Boston à Baltimore n'affectera sans doute pas le service postal, vû que les steamers arrêteront ici aller et retour comme auparavant, mais j'ai peur que le gros du fret destiné à l'ouest ne passe pas par ici, mais par Boston.

J'en parlais à l'honorable James McDonald aujourd'hui, et il m'a suggéré de vous télégraphier à ce sujet. Cependant je suis sûr que la chose est parvenue à votre connaissance.

Je crains que ce changement ne nuise sérieusement au rendement de l'Intercolonial durant l'hiver prochain.

Est-ce que la plus grande partie du fret pour Montréal et l'Ouest ne sera pas transportée à Boston, et delà par le Vermont Central et autres chemin de fer américains? Est-ce qu'il n'y aura pas de mesures de prises pour le transport de ce fret par la voie des Etats-Unis, et probablement, puisque la distance est moins grande, à meilleur marché que par l'Intercolonial? Je suis sûr que vous vous êtes déjà occupé de ces questions, non seulement dans l'intérêt d'Halifax, mais encore dans celui de l'Intercolonial.

Je ne puis prendre connaissance ici du contrat postal passé entre le gouvernement et la ligne Allan. Il y a peut-être quelque clause de ce contrat qui puisse mettre le gouvernement en mesure d'exiger que cette ligne fasse d'un port canadien son port d'hiver, ou au moins ne donne pas à un port étranger une préférence préjudiciable à nos ports ou à nos chemins de fer.

Je voudrais me tromper dans mes craintes, et je serais bien aise s'il était en votre pouvoir de me rassurer.

Je demeure bien sincèrement à vous,

M. B. DALY.

HALIFAX, N.-E., 19 novembre 1880.

MONSIEUR,—En ma qualité de président de la Chambre de Commerce d'Halifax, j'ai eu l'honneur de soumettre à votre examen et à celui du département dont vous êtes le chef, un rapport du comité chargé par cette Chambre de constater les commodités et les avantages offerts par Halifax comme port d'hiver pour le Canada.

Ce comité était composé de marchands considérables, qui tous avaient beaucoup étudié la question, et leur rapport était le résultat de consciencieuses recherches et d'une froide comparaison des faits, en face desquels ils s'étaient convaincus qu'il serait possible d'avoir une flotte considérable disposée à faire le transport du grain pris à Halifax, à six deniers sterling par quarter de moins que dans les ports américans, les frais se rattachant aux terminus étant égaux. Cette conviction a été confirmée par le témoignage de l'un de nos plus considérables propriétaires de navires de Yarmouth; qui de lui-même et par ses propres calculs est venu à la même conclusion. Je vous ai adressé le rapport le 18 de mars dernier, et le 9 avril suivant, j'ai reçu de votre secrétaire un accusé de réception; j'ai aussi reçu de M. l'ingénieur en chef Schreiber une courte lettre m'annonçant que le sujet était sérieusement à l'étude. Depuis lors, ni moi, ni la Chambre de commerce que j'ai l'honneur de représenter, n'avons reçu de communications à ce sujet ni de vous ni de votre département, et je n'ai pas entendu dire qu'il aît été fait aucune tentative de règler la question d'une manière satisfaisante. Si les données fournies par le comité n'étaient pas suffisantes, le comité eût volontiers fait tout en son pouvoir pour fournir tous les renseignements voulus sous le plus court délai, et il encore prêt à le faire. Si au contraire le rapport était satisfaisant, et si ses données ont été vérifiées par les département, permettez-moi de vous demander de bien vouloir me dire, aussitôt qu'il vous sera commode de le faire, quelles mesures ont été prises pour mettre le projet à l'essai l'hiver prochain.

La ville s'est grandement alarmée à la nouvelle que la ligne Allan annonce qu'elle transportera les marchandises de la Grande-Bretagne destinées aux provinces supérieures, par la voie de Boston, pour le même prix d'entier parcours que par la voie d'Halifax, et qu'elle va faire de Boston son port terminal pour l'hiver prochain. Si la raison de ce changement est le retard subi par les marchandises à destination de l'ouest sur le chemin de fer Intercolonial l'hiver dernier, a-t-il été pris des mesures pour empêcher ces retards de se répéter, et s'il en est ainsi, le commerce en a-t-il reçu avis?

Vû la forte somme payée annuellement à la ligne Allan pour le service postal, je ne peux m'empêcher de dire que ses propriétaires montrent une étrange apathie à l'égard des intérêts de ce port et du chemin de fer Intercolonial.

A l'avenir, quand il sera demandé des soumissions pour le service postal, ne serait-il pas à propos de stipuler que toute ligne soumissionnaut devra être disposée à faire d'Halifax son port terminal pendant les mois d'hiver ?

S'il en était ainsi et si les intérêts du chemin de fer Intercolonial étaient identifiés avec ceux de la ligne de paquebots, je ne puis m'empêcher de croire qu'il en résulterait un mouvement rémunérateur pour l'un et l'autre, et ce serait en même temps racheter la promesse si alléchante qu'on nous faisait lors de la confédération et lors de la construction du chemin de fer Intercolonial, pour ne rien dire de celles qu'on nous prodiguait au cours de la dernière élection, de faire d'Halifax le port d'hiver du Canada.

Si vous eussiez été dans le pays, je vous aurais écrit plus tôt à ce sujet, et j'espère sincèrement que vous me ferez prochainement l'honneur d'une réponse aussi précise qu'il sera possible. Si le gouvernement a décidé que le projet est impraticable, le plus tôt nos marchands en recevront un avis motivé, le mieux ce sera, car, ils ne serait guères généreux de nous laisser continuer l'agitation de ce projet, tandis que les autorités l'auraient définitivement rejeté.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN DOULL,

Président de la Chambre de Commerce d'Halifax.

A l'honorable

Sir CHARLES TUPPER, C.B.,

Ministre des chemins de fer et canaux.

---

29 novembre 1880.

En réponse à votre lettre du 19 novembre, je dois vous dire que j'ai donné instruction au surintendant du chemin de fer Intercolonial de s'assurer de deux cargaisons de grain cette année, afin de constater s'il est possible d'établir ce commerce, et subséquemment, de soumettre au parlement le projet de construire un élévateur à Halifax ; si la tentative réussit, l'on est à prendre des mesures à cette fin.

Le département des chemins de fer a pris pour le transport des marchandises *viâ* Halifax, des mesures que MM. Allan frères ont déclarées tout à fait satisfaisantes, et le gouvernement n'a épargné ni n'épargnera aucun effort pour faire d'Halifax le port d'hiver du Canada. Comme vous savez, le gouvernement a dépensé cette année de fortes sommes en construction de quais additionnels et autres travaux destinés à faciliter le mouvement du commerce à Halifax.

CHARLES TUPPER.

M. JOHN DOULL,

Président de la chambre de commerce d'Halifax.

HALIFAX, 23 novembre 1880.

MON CHER SIR CHARLES,—Je vous ai écrit il y a quelque temps au sujet de l'effet probable du changement qui va avoir lieu relativement au port terminal d'hiver des steamers de la ligne Allan. Le premier steamer hebdomadaire de la saison est venu il y a quelques jours et reparti pour Boston. Une faible quantité des marchandises en destination du Canada a été débarquée ici (environ sept tonnes) et le reste a été porté à Boston. Le steamer n'est pas même allé au quai de Richmond, et l'intention des propriétaires de la ligne semble réellement être dedonner tout le commerce qu'ils feront au Vermont Central plutôt qu'au chemin de fer Intercolonial.

Cet état de choses donne naissance à beaucoup de remarques critiques, et j'espère sincèrement que vous allez être capable de faire quelque chose pour remédier au mal. Je crains que nous n'ayons toujours à faire face à quelque difficulté de cette nature, jusqu'à ce qu'Halifax soit en mesure de trouver des cargaisons de retour pour ces navires. Dans l'intérêt du chemin de fer Intercolonial, il est selon moi très à désirer

que rien ne soit épargné pour atteindre le but que l'on se propose. La construction d'un élévateur est de la première nécessité. J'espère que le parlement votera le crédit nécessaire à la prochaine session. Je ne vous écris que pour vous tenir la chose en mémoire, et je compte que vous allez pouvoir prendre des mesures qui empêcheront nos amis de nous reprocher, comme ils semblent disposés à le faire, de n'avoir avancé à rien avec la question du port d'hiver.

Sincèrement à vous,

M. B. DALY.

CORDERIE DE DARTMOUTH,
HALIFAX, N.-E., 24 novembre 1880.

CHER MONSIEUR,—Je vous ai écrit le 12 du courant, et vous prie de me pardonner si je m'adresse de nouveau à vous au même sujet. Avant de recevoir la présente, vous aurez eu connaissance de l'anxiété dans laquelle se trouve Halifax au sujet du port d'hiver, et le gouvernement aura probablement sous peu à s'occuper de cette question. Je prends la liberté de vous demander de bien vouloir alors user de votre influence pour le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Dartmouth, ou, en d'autres mots, pour la construction, du côté de Dartmouth, des élévateurs et des quais qui peuvent être nécessaires.

J'ai toujours travaillé pour le prolongement de l'Intercolonial jusqu'à Dartmouth, parce que les manufactures en ont besoin, que la partie est du comté y a droit, et que Dartmouth peut offrir des probabilités d'un mouvement suffisamment avantageux pour engager l'Intercolonial à construire cet embranchement; mais quelque poids que puissent avoir ces considérations, les autres qui se présentent ont aussi droit à être pesées.

Si je vous écris et vous dérange si tôt après ma dernière lettre, c'est afin que lorsqu'il s'agira de donner à Halifax de nouveaux avantages, vous ayez présentes à votre esprit les prétentions de Dartmouth. Je tiens d'autant plus à vous les soumettre de bonne heure que je sais qu'il existe parmi les habitants d'Halifax un sentiment de jalousie hostile à Dartmouth, et je crois qu'il serait à regretter que de nouvelles dépenses à Halifax forçassent le gouvernement à décider qu'il ne peut rien faire de plus pour cette partie du pays, ce qui remettrait à plusieurs années la réalisation du projet auquel nous travaillons.

Lors de ma dernière lettre, j'ai aussi écrit à sir Leonard Tilley, qui a donné audience à une députation à ce sujet lorsqu'il était ici, dans laquelle je lui ai demandé de vous voir. Il m'a répondu qu'il le ferait quand vous seriez de retour du Nord-Ouest. J'espère qu'avec la coopération du ministre de la justice il vous sera possible de recommander au gouvernement la réalisation du projet.

Je demeure sincèrement à vous,

JOHN F. STAIRS.

A l'honorable sir CHARLES TUPPER, C.C.M.G.

HALIFAX, N.-E., 26 novembre 1880.

CHER MONSIEUR,—Il passe tant de marchandises à notre porte, que la chose devient réellement sérieuse.

Le tarif de la politique nationale a été arrangé de façon à nécessiter l'importation directe du thé et du sucre, et nous espérions qu'aumoins ceux de ces produits qui viendraient de la Grande-Bretagne seraient débarqués ici; mais il semble qu'ils peuvent être débarqués à Boston sans que les droits en soient augmentés. Les bestiaux sont envoyés à Portland et Boston au lieu d'Halifax. Tout cela prive Halifax et l'Intercolonial du commerce canadien qui se fait aujourd'hui à l'avantage des ports américains. Nous avons demandé à M. Taylor plusieurs questions importantes au sujet du tarif sur les marchandises anglaises en destination de l'ouest, et nous attendons depuis longtemps déjà ses réponses avec impatience. La France

frappe d'un droit plus élevé les marchandises canadiennes qui lui sont expédiées par la voie de Londres, que lorsqu'elles lui sont envoyées directement. Ne peut-il rien être fait pour établir Halifax comme port d'hiver national. S'il fallait payer double subvention à la ligne Allan pour la forcer à charger et décharger ici, l'augmentation du mouvement qui en résulterait sur l'Intercolonial serait une compensation suffisante.

On nous offre deux steamers prêts à charger ici, mais personne n'est prêt.

Bien vous,

T. A. S. DeWOLF ET FILS.

A l'honorable SIR CHARLES TUPPER.

HALIFAX, N.-E., 30 octobre 1880.

CHER MONSIEUR,—Vû que les steamers qui viennent d'Angleterre et relâchent à notre port portent à Boston les marchandises qu'ils ont en destination du Canada, au détriment du chemin de fer Intercolonial et de notre port, ne serait-il pas possible d'arranger la subvention payée à ces steamers pour le service postal de façon à les forcer à décharger toutes ces marchandises ainsi que prendre leurs chargements ici? Cela donnerait à l'Intercolonial le commerce qui lui appartient, à notre port les avantages de la politique national, et ferait d'Halifax véritablement un port d'hiver. Les exportateurs d'ici pourraient alors avoir pour l'expédition des bestiaux, des produits, etc., des facilités qu'ils ne peuvent obtenir pour le moment. S'il était demandé des soumissions pour le service postal, plusieurs compagnies répondraient. Veuillez nous pardonner de suggérer cette mesure, mais les intérêts en jeu le demandent.

Je demeure sincèrement à vous,

CHARLES F. DeWOLF.

A sir CHARLES TUPPER, Ottawa.

HALIFAX, 3 décembre 1880.

CHER SIR CHARLES,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre télégramme du 30 du mois dernier, que je n'ai pas manqué de soumettre à la Chambre de commerce qui était alors en séance. Il ne pouvait arriver plus opportunément, bien qu'il n'aît pas, comme vous l'avez peut-être remarqué, été reçu avec la généreuse approbation que vous pouviez raisonnablement attendre après cette expression d'ardent intérêt à l'égard de la question qui nous occupe tous.

Permettez-moi de vous exposer en aussi peu de mots que possible les raisons auxquelles il me semble falloir assigner ce défaut d'enthousiasme chez nos marchands, qui, je le crois, sont tous animés d'un seul désir, celui de voir Halifax devenir le port d'hiver du Canada.

Je dois d'abord vous faire observer que l'idée d'expédier des cargaisons d'essai, vient de M. Brydges et non du comité collectif de la chambre de commerce, du conseil de ville, et de l'association des importateurs. M. Brydges rencontra M. Black à Moncton; M. Black était alors en chemin à la recherche de renseignements qu'il espérait obtenir dans l'ouest sur cette question. M. Brydges répudia l'idée sous l'impression de laquelle le comité avait été mis, savoir, que le gouvernement était disposé à transporter le grain de la Rivière-du-Loup à Halifax sur l'Intercolonial pour 1s. 3d. sterling le *quarter*. Il consentit cependant à ce chiffre pour deux cargaisons d'essai, et M. Mackenzie, alors premier ministre, après avoir refusé la chose finit par y consentir. Après beaucoup de travail accompli par M. Black, employé à concilier les intérêts de l'Intercolonial, du Grand-Tronc et de la ligne Allan, tout fut arrangé pour les deux voyages d'essai à l'exception de la mise en sac du grain, ce à quoi il fut immédiatement pourvu au moyen d'une souscription par les marchands de la ville. L'affaire fut retardée, la compagnie Allan n'étant pas pour le moment en mesure de mettre des steamers à la disposition du comité dans un délai suffisant pour le rassemblement de la cargaison. Il est vrai que sir Hugh Allan télégraphia à M. Black, le représentant du comité, que le steamer *Austrian* prendrait une cargaison à Halifax, si elle était prête à une certaine date, mais le délai était trop court pour permettre au

comité de prendre les arrangements nécessaires, d'autant plus que M. Black était revenu de son voyage ; et l'affaire en resta là.

Il n'est que juste que je mentionne ici qu'un certain nombre des membres du comité et des intéressés du dehors, étaient et sont encore fortement d'avis que la tentative de mettre à exécution cette idée de cargaison d'essai eût été absolument fatale au grand projet lui-même, vû que l'Intercolonial n'étant pas pourvu des commodités nécessaires il en fut résulté des délais et des mésaventures désastreuses pour l'entreprise, ce qui aurait mis entre les mains des adversaires du projet une arme à laquelle il eût été difficile de faire face.

En second lieu, je ne sache pas que le département auquel vous présidez, aît pris les mesures nécessaires au succès de l'essai proposé ; et je ne vois pas non plus pour quoi l'exécution de l'idée générale ne serait pas entreprise d'une façon définitive, sans être soumise à une épreuve que pourraient rendre fatale certains délais ou autres causes.

Troisièmement, vû les dépenses énormes que le gouvernement a décidé de faire sur la partie occidentale de la ligne, il manquerait de générosité et de justice, envers les intérêts de l'est s'il hésitait à fournir les fonds nécessaires pour munir le terminus d'Halifax d'un élévateur et des autres constructions qu'il faut pour faire de notre port ce à quoi la nature l'a destiné, c'est-à-dire, le port d'expédition du Canada pour la saison d'hiver. Comme vous me l'avez demandé je vous ai envoyé par la poste une copie de votre télégramme du 1er mars dernier. Le secrétaire de la Chambre de Commerce a accusé réception de votre télégramme du 29 du mois dernier. Je désire vous remercier personnellement de votre prompte réponse à ma lettre. Votre dépêche ne touchait pas à tous les points de ma lettre, mais je présume que vous répondrez plus explicitement plus tard.

Bien à vous,

JOHN DOULL.

A sir CHARLES TUPPER, Ottawa.

OTTAWA, 14 décembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, d'accuser réception de vos lettres, en dates du 19 du mois dernier et du 3 courant, sur le projet de faire d'Halifax le port d'hiver du Canada ; ainsi que du rapport de la Chambre du Commerce accompagnant votre lettre du 18 mars.

En réponse, je dois vous assurer que l'honorable ministre est convaincu de la grande importance du projet, et j'ai à vous soumettre un aperçu des efforts qu'il a faits pour son succès, efforts qui ne se ralentiront pas, tant qu'il restera quelque chose à accomplir.

Le dernier gouvernement, en 1877, autorisa une réduction du tarif à 30c. par quarter entre la Rivière-du-Loup et Halifax pour deux cargaisons d'essai seulement. En consultant les officiers du département, sir Charles Tupper constata que 26½c par quarter était le coût réel du transport du grain sur l'Intercolonial entre la Rivière-du Loup et Halifax, et afin d'encourager le commerce européen à prendre la route d'Halifax, le tarif fut immédiatement réduit à ce chiffre. La ligne du Grand-Tronc entre la Rivière-du-Loup et Lévis fut aussi achetée par le gouvernement et des rails d'acier furent substituées aux vieux rails de fer. Cela fut fait en août 1879, et depuis lors, cette portion du chemin a fait partie du système du chemin de fer Intercolonial. Lors de ce changement il fut demandé un tarif proportionnel pour toute la ligne ; la demande fut accordée et après une étude de la question, le tarif fut fixé à 32½c entre Québec et Halifax et subséquemment réduit au chiffre rond de 30c.

Ce tarif fut admis par les propriétaires de navires et autres comme tout à fait satisfaisant et de nature à attirer le commerce ; mais il n'est pas encore passé de grain en destination de l'Europe. Les choses en étant ainsi il est fait de grands efforts pour obtenir deux cargaisons destinées à soumettre la question à une épreuve pratique, et instruction a été donnée de tenir un compte détaillé de toutes les dépenses, de sorte que la mise en sacs et les autres frais qui ne seraient pas nécessaires avec un éléva-

teur, ne puissent être invoqués contre le résultat de l'expérience. Tous les efforts possibles sont aussi faits pour obtenir du commerce les renseignements nécessaires. Tout cela est fait dans le but d'arriver à une conclusion sûre relativement aux chances de ce commerce, lorsqu'il serait conduit à l'aide d'un élévateur et des autres facilités qui seraient pourvues.

Dans le but de débarrasser du commerce de bois le quai des marchandises générales à Halifax, le ministre a fait construire de nouveaux quais, et, afin d'augmenter les facilités du commerce en général, a fait ajouter considérablement à la capacité des hangars. De plus, pour engager les steamers à aller à Halifax, il a fait enlever la barrière de rocs du voisinage des dépôts de charbon, afin de permettre aux grands navires d'approcher en sûreté pour y prendre leur charbon. En outre de tout cela, il a fait prendre des mesures pour le transport le plus rapide des marchandises sur l'Intercolonial, mesures dont MM. Allan se sont déclarés si hautement satisfaits que, suivant eux, la route canadienne, *viâ* le Grand-Tronc, l'Intercolonial et le port d'Halifax, à l'aide des arrangements pris avec les steamers Allan, pouvait supporter pour le commerce avec l'Europe la concurrence de n'importe quelle autre route.

Après cette expression d'opinion de la port de MM. Allan, la surprise du ministre fut grande lorsqu'il apprit que leurs steamers portaient le fret en destination du Canada à un port américain. Il avait en plusieurs entrevues représenté à sir Hugh Allan la nécessité de sa co-opération pour assurer ce commerce au Canada, et pour faire réussir la tentative qui se fait.

A la suite d'une de ces entrevues, sir Hugh Allan proposa par écrit au gouvernement que si le gouvernement voulait établir le terminus du chemin de fer Intercolonial à Dartmouth, sa compagnie achèterait en cet endroit des propriétés et y construirait des quais et des élévateurs suffisants pour un mouvement considérable. Mais comme cette proposition était accompagnée de conditions qui ne semblaient pas avantageuses au ministre, elle ne fut pas acceptée, et sir Hugh Allan demanda subséquemment que la chose fût remise.

Je suis chargé d'ajouter qu'il ne sera épargné aucun effort pour arriver à un résultat aussi à désirer que l'établissement d'Halifax comme port d'hiver du Canada.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN, *secrétaire.*

A M. John Doull,
Président de la Chambre de Commerce,
Halifax.

MONTRÉAL, 11 décembre 1880.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 1er du courant.

Dans cette lettre vous nous informez que certaines personnes ont représenté au ministre des chemins de fer et canaux que notre manière d'agir à l'égard du fret destiné à l'ouest, prive de ce fret le port d'Halifax, l'Intercolonial et le système de chemins de fer canadien, route qu'il suivait ci-devant, au profit de Boston et des ports américains; et vous nous faites des remontrances et exprimez de la surprise au sujet de notre ligne de conduite, prenant les représentations faites à l'honorable ministre comme fondées, sans nous avoir donné l'occasion d'exposer les faits.

Nous nous proposons donc d'abord de soumettre à l'honorable ministre notre réponse à ces représentations.

Lorsque nous reçûmes instruction de livrer et recevoir les malles à Halifax il nous fallut nous occuper de trouver les moyens de nous procurer assez de fret et de passagers pour nos steamers, car tout le monde sait que le commerce du port d'Halifax n'est pas suffisant pour les steamers que nous employons au service postal. Nous choisîmes alors Baltimore comme étant le port où nous pourrions le plus sûrement avoir le fret nécessaire pour compléter nos cargaisons, et nous fîmes de ce port le terminus d'hiver de notre ligne jusqu'à dernièrement.

En même temps nous faisions tout en notre pouvoir pour faire passer par Halifax et le chemin de fer Intercolonial le fret en destination de l'ouest, et nous avons établi un tarif pour entier parcours de nature à permettre la concurrence avec les routes américaines, bien que les marchandises eussent à parcourir 500 milles de chemin de fer avant d'arriver à un point correspondant à Portland, Boston et New-York en fait de distance, relativement aux centres de commerce canadiens, la dépense additionnelle qui en résultait retombant nécessairement sur les entrepreneurs du transport par mer.

Mais en dépit des efforts que nous faisions ainsi, on ne peut dire comme dans votre lettre que le fret en destination de l'ouest prenait pendant l'hiver la route de l'Intercolonial; vu que le gros de ce fret a toujours passé par les ports de New-York, Boston et Portland. Et nous devons dire que les marchandises expédiées par ces ports arrivaient à distination plus promptement que celles qui passaient par l'Intercolonial et le Grand-Tronc; et les délais et les dommages ainsi subis par les consignataires créèrent beaucoup de mécontentements au détriment de la ligne Allan.

Le seul changement qui aît été fait dans nos arrangements, pour l'année courante est l'adoption du port de Boston au lieu de celui de Baltimore comme terminus de notre ligne. Quant aux marchandises en destination de l'ouest, les arrangements sont les mêmes qu'ils ont toujours été depuis qu'Halifax est le port d'hiver pour le service postal.

Nous avons adopté un tarif uniforme pour le fret entre l'Angleterre et tous les points du Canada, soit qu'il passe par Halifax ou par Boston. Les circulaires que nous avons envoyées à nos agents ne font aucune distinction entre les routes. Par nos affiches et nos circulaires nous offrons de transporter les marchandises et les passagers de Liverpool soit à Halifax soit à Boston. Nous offrons de donner des connaissements de Glasgow ou Liverpool au Canada *viâ* Halifax ou *viâ* Boston, et nous disons que nous faisons correspondance *viâ* Halifax avec l'Intercolonial et le Grand-Tronc, et *viâ* Boston avec le Vermont-Central et le Grand-Tronc, et avec le Boston et Albany, le New-York Central et le Grand-Occidental.

Nos instructions formelles à nos agents sont d'envoyer tout le fret en destination de Québec et de Montréal par Halifax, à moins que la voie de Boston ne soit spécialement demandée. Et nous sommes prêts à donner au fret en destination de l'ouest par Halifax les mêmes facilités et la même attention qu'au fret expédié *viâ* Boston.

Nous ne pouvons pas concevoir ce qu'on peut nous demander de plus; et si quelqu'un nous croit obligé à faire davantage, il y a malentendu sur notre situation et nos affaires.

Il faut remarquer, comme nous l'avons dit plus haut, que la longueur de chemin de fer à parcourir en plus *viâ* l'International, relativement à Boston, Portland et New-York, est de 500 milles, c'est-à-dire de toute la distance entre Halifax et la Rivière-du-Loup. Il n'est probablement pas nécessaire de faire observer que le transport par terre est plus dispendieux que le transport par eau, ou en d'autres termes, qu'un navire peut transporter son fret 500 milles plus loin à meilleur marché qu'il ne pourrait être transporté 500 milles par un chemin de fer. Néanmoins, dans le but de favoriser le gouvernement, nous transportons virtuellement le fret à la Rivière-du-Loup pour le même prix que nous le transportons à Boston, puisque le coût du transport d'Halifax à la Rivière-du-Loup est autant de moins que nous recevons pour notre part du tarif d'entier parcours. En sus de ce désavantage, en arrêtant à Halifax nous détruisons notre commerce de transport de passagers. Le contingent d'Halifax est très-restreint, et les gens préfèrent aller à New-York ou Boston plutôt que d'avoir à faire le trajet de l'Internationel, et cela, bien que nous fassions pour les passagers ce que nous faisons pour les marchandises, c'est-à-dire, bien que nous payions le prix du voyage sur l'Intercolonial à même le prix de la traversée.

S'il y avait beaucoup de trafic à Halifax, ces désavantages seraient jusqu'à un certain point amoindries, mais virtuellement, nous pouvons dire qu'il n'y en a pas. Tout le fret local porté par le *Polynesian* à Halifax à son dernier voyage, consistait en quatre tonneaux de poids et vingt-quatre tonneaux de volume; et tout le fret local porté par le *Moravian* à son dernier voyage était de neuf tonneaux de poids et trente

tonneaux de volume. Halifax nous aide donc bien peu dans nos efforts pour favoriser l'idée de faire d'Halifax le port d'hiver du Canada.

Nous avons déjà dit un mot de la diminution du commerce par la voie de l'Intercolonial, et des raisons qu'il faut en donner. Nous désirons dire à présent que les années précédentes, nous avons constamment reçu des plaintes sur le surplus de temps pris pour le transport des marchandises par la voie d'Halifax comparativement au temps pris par la voie des ports américains; et quelques-uns de nos meilleurs clients d'Ontario nous ont signifié qu'ils ne pourraient plus nous confier leurs marchandises si elles étaient expédiées par Halifax.

Nous savons que le gouvernement a agrandi ses quais et ses hangars à Halifax, comme vous annoncez dans votre lettre, et nous croyons que l'Intercolonial peut faire face à un mouvement considérable.

Nous sommes disposés à aider l'honorable ministre autant que possible à donner au fret la direction de la route canadienne; et bien que nous ne saurions parler de l'entrevue que nous avons eue avec M. Pottinger, dans les termes que vous employez dans votre lettre, nous admettons que nous avons eu à notre propre demande une courte entrevue avec lui, dans laquelle il nous a informé en effet que le fret serait expédié aussi promptement que possible. Et nous répétons que nous n'avons rien fait qui puisse faire dire avec raison que notre manière d'agir tend à priver Halifax et la route canadienne des marchandises d'hiver en destination de l'ouest.

Si les mesures prises par le gouvernement, et nos propres sacrifices en faveur de la voie d'Halifax, n'ont pas réussi à engager le commerce à prendre cette voie nous n'y sommes pour rien du tout. Nous ferons observer que puisque nous offrons les mêmes avantages par les deux routes, le choix doit nécessairement dépendre du consignateur ou du consignataire et ne saurait dépendre de nous ni être influencé par nous. Et si une route est choisie de préférence à l'autre ce doit être en raison soit de quelque avantage offert au commerce par cette route plutôt que par l'autre, entre le terminus et le point de destination. Il est clair que nous n'y pouvons rien.

Quant au personnel envoyé à Halifax on nous a reproché l'année dernière dans les journaux d'avoir un grand nombre d'employés. Nous n'avions pas besoin d'eux à Montréal et Baltimore eût été trop loin.

Cette année comme nous avions besoin de commis et d'employés à Boston, et que nous nous rappelions les objections faites à leur présence à Halifax, nous résolûmes d'engager à Halifax même les gens dont nous aurions besoin et d'envoyer une personne d'expérience pour diriger l'ouvrage. Vous admettrez que si l'on nous blâme également d'envoyer des employés à Halifax ou de n'en pas envoyer, notre situation devient difficile; et la solution la plus simple de la difficulté est d'agir suivant que nos affaires le requièrent tout en nous acquittant de nos engagements relatifs au service d'Halifax.

Mais nous devons faire observer encore qu'ayant fait notre part pour donner (à notre détriment) des chances égales au commerce *viâ* Halifax et au commerce *viâ* Boston, nous ne voyons pas comment on peut nous demander de faire plus, ni comment on peut nous tenir responsables de l'insuccès des efforts faits jusqu'à présent pour attirer à Halifax et à l'Intercolonial le mouvement des marchandises en destination de l'ouest.

Nous avons des rapports considérables avec les compagnies de chemins de fer du nord des Etats-Unis, de même qu'avec celles du Canada, et il est impossible pour nous, comme entrepreneurs de transport par mer, de nous faire les agents d'une ligne particulière au détriment des autres, sans nous attirer l'opposition concertée de toutes les autres compagnies, sur lesquelles nous dépendons dans une certaine mesure pour notre commerce.

Une ligne de chemin de fer courte et expéditive, doit toujours avoir la préférence sur une longue route. Cette difficulté peut sans doute être jusqu'à un certain point surmontée par un système de sollicitations persistentes et énergiques, en établissant un tarif exceptionnellement bas, et en utilisant l'esprit d'entreprise des marchands de l'endroit qu'il s'agit de favoriser. Mais aucun de ces devoirs ne nous appartient.

Nous ne savons pas quels efforts les agents de l'Intercolonial ont faits pour attirer le commerce. Mais il est évident que ces efforts ont peu réussi.

Le succès de l'entreprise de l'établissement d'Halifax comme port d'hiver du Canada, dépend donc suivant nous, de plusieurs circonstances, au nombre desquelles le bon marché et l'efficacité du service du transport de mer ne comptent que pour une. Nous avons fait notre part sous ces rapports.

Nous sommes prêts à faire le transport des marchandises aux mêmes conditions par les deux routes. Mais nous oserons faire remarquer qu'une des conditions essentielles à la création d'un port d'hiver est qu'il y soit envoyé des marchandises, et que si l'on ne peut attirer à Halifax assez de fret pour charger nos steamers, on ne saurait nous refuser le privilège d'aller en chercher ailleurs. Et tandis que nous offrons des avantages égaux aux deux ports que nous fréquentons, on ne peut nous blâmer si l'un de ces ports a plus de succès que l'autre.

Nous avons l'honneur, d'être, monsieur,

Vos obéissants serviteurs,

H. ET A. ALLAN.

A Mr F. BRAUN, secrétaire.

OTTAWA, 15 décembre 1880.

CHER MONSIEUR,—Au sujet de ma lettre d'aujourd'hui, relative à la cargaison du *Polynesian*, j'ai l'honneur de vous informer que je viens de recevoir de Montréal un télégramme, disant que les marchandises débarquées à Halifax par ce steamer le 22 du mois dernier sont arrivées à Montréal le 25, deux semaines avant celles qui ont passé par Boston.

Bien à vous,

GEORGE TAYLOR.

Mr C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

MONTRÉAL, 16 décembre 1880.

A GEORGE TAYLOR, Ottawa.

Fruits venus par le *Moravian viâ* Boston n'est arrivé que mardi dernier. Pas informé qu'aucun fruit venu par le *Circassian* pour Montréal aît encore quitté Boston. Les marchands sont dégoûtés et font venir leurs commandes par Halifax. Quantité de fruit sera débarqué là par le steamer *Sardinian*.

G. W. ROBINSON.

HALIFAX, 16 décembre 1880.

A GEO. TAYLOR, Ottawa.

On m'a donné à entendre que le *Sardinian*, le premier paquebot postal venant de Liverpool, débarquera à Halifax 76 immigrants et environ trois cents tonneaux de marchandises pour Québec et l'ouest du Canada.

R. McDONALD.

Le *Circassian* est arrivé à Halifax le 12 et parti pour Boston le 13, comme dit dans ma lettre d'aujourd'hui.

G. T.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
OTTAWA, 16 décembre 1880.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer sous ce pli copie d'un télégramme que je viens de recevoir de notre agent à Montréal, relativement au transport des marchandises venues d'Angleterre par le *Circassian*, *viâ* Halifax, et par le *Sarmatian*, *viâ* Boston.

Le *Sarmatian* est arrivé à Halifax à 12:15 a.m., le 6 du courant, en route pour Boston. La première partie de sa cargaison est arrivée à Montréal aujourd'hui, dix

jours après avoir quitté Halifax. Le *Circassian* est arrivé à Halifax le 12, et y a débarqué une cargaison de fruits pour Québec et Montréal. Le contingent de Québec est arrivé à destination de bonne heure le 15 du courant, environ deux jours après avoir quitté Halifax, et celui de Montréal est arrivé au point du jour ce matin, c'est-à-dire en moins de trois jours. Vous verrez ainsi que la cargaison partie de Liverpool une semaine plus tard est arrivée par la voie d'Halifax plus tôt à sa destination que celle qui est venue par la voie de Boston.

Respectueusement à vous,

GEO. TAYLOR.

Mr C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

Télégramme mentionné plus haut.

MONTRÉAL, 16 décembre 1880.

M. GEO. TAYLOR,

Fruit débarqué à Halifax par le *Circassian* arrivé à Québec de bonne heure hier matin, et à Montréal avant le jour ce matin. Le premier wagon des marchandises débarquées à Boston par le *Sarmatian* arrivé aujourd'hui seulement.

GEO. W. ROBINSON.

MONTRÉAL, 11 novembre 1880.

MONSIEUR,—Le *Chili*, belle barque en fer de 678 tonneaux, vient d'arriver de Manille à Halifax avec une cargaison de sucre consignée à moi pour la raffinerie de sucre du Saint-Laurent, à Montréal. Le propriétaire a donné instruction à la barque d'aller à Portland si elle ne trouvait pas ici une cargaison de grain. Or je suis prêt à affréter ce navire à Halifax avec du grain pour quelque port du Royaume-Uni ou du continent; et comme je suis informé que le gouvernement désire qu'il soit expédié une ou deux cargaisons d'essai pour juger des avantages d'Halifax comme port d'hiver, voulez-vous avoir la complaisance de donner instruction aux officiers de l'Intercolonial d'accorder les facilités nécessaires pour le chargement du navire, et un tarif équivalent à celui de Portland ou Boston plutôt que de voir un aussi beau navire arrivant chargé à Halifax s'en retourner sur lest. Je suis un ferme partisan de la politique nationale, et j'espère sincèrement que vous saisirez cette occasion, vû qu'il n'y a pas de temps à perdre, et je suis sûr que vous ferez cet essai. On me dit que telle est l'intention de votre gouvernement ; vous ne sauriez avoir une meilleure occasion, vû l'état dans lequel se trouve actuellement le commerce d'importation à Halifax en voie de développement du côté des Indes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Respectueusement à vous,

S. B. HEWARD.

SIR CHAS. TUPPER, C.C.B., ministre des chemins de fer.

DÉPARTEMENT DU CHEMIN DE FER, MONCTON, 13 décembre 1880.

CHER MONSIEUR,—Mercredi, le 1er décembre étant à Montréal, je me présentai à M. Sargeant et à M. Porteous, du Grand-Tronc, et je conversai avec eux au sujet du commerce de transport des marchandises d'Angleterre en destination de Montréal ou de l'ouest. Je les vis séparément. Tous deux dirent que bien que le Grand-Tronc reçoive une partie du tarif lorsque ces marchandises viennent par Boston, lorsqu'elles viennent par Halifax il reçoit beaucoup plus, et conséquemment ce serait l'avantage du Grand-Tronc de voir ce commerce revenir à Halifax.

Ils ne sont cependant pas disposés à lutter pour obtenir ce commerce, attendu que le mouvement du Grand-Tronc est déjà presque aussi considérable qu'il peut facilement être, mais ils seraient contents de voir Halifax reprendre son commerce, et ils feraient diligence dans le transport de toute marchandise venant de ce port afin de

mettre l'Intercolonial en état de supporter la concurrence qui lui est faite du côté de Boston.

M. Sargeant déclara que la manière d'agir de M. Allan était clairement en contradiction avec l'entente établie entre nous au mois d'août dernier, que cet arrangement était parfaitement satisfaisant et que le Grand-Tronc était prêt pour sa part à le mettre à exécution.

M. Porteous dit que le fret du premier steamer de la saison est composé principalement de marchandises lourdes, et que pour cette raison MM. Allan préféraient probablement le porter jusqu'au terminus à Boston, ce fret servant de lest.

Le lendemain, 2 décembre, à 11 a.m., heure fixée pour un rendez-vous, je fis visite à MM. Allan, accompagné de M. G. W. Robinson. M. Andrew Allan et M. Smith nous reçurent. Je dis que l'objet de ma visite était de conférer sur le sujet du commerce de transport, voulant savoir, s'il était possible, la raison pour laquelle l'arrangement fait en août dernier, ne s'exécutait pas, et les marchandises en destination de l'ouest étaient presque toutes expédiées par Boston au lieu d'Halifax comme par le passé.

M. Allan répliqua que, lors de ma visite en août dernier, ils ne savaient pas où leurs steamers feraient le service cet hiver. La décision fut prise subséquemment, et parce qu'il fallait moins de steamers pour faire le service entre Boston et Liverpool qu'il n'en fallait entre Baltimore et Liverpool, six steamers faisant aujourd'hui le service au lieu de sept. La maison Allan désirait aussi se refaire, leur commerce de transport de marchandises et de passagers ayant toujours diminué depuis qu'ils fréquentaient Halifax. Il voulaient aussi être en mesure d'avoir leur part des marchandises en destination de l'ouest qui venaient d'ordinaire par la voie de New-York.

Je demandai à M. Allan si en considération des relations d'affaires que sa maison entretenait depuis plusieurs années avec l'Intercolonial, et après l'entrevue que j'avais eue avec lui en août dernier à sa demande, il n'eût pas été plus courtois de la part de sa maison de donner avis, soit aux officiers de l'Intercolonial soit au département, à Ottawa, aussitôt que possible, d'un changement d'état de choses qui devait en toute probabilité affecter l'Intercolonial d'une façon si considérable, afin que nous pussions nous préparer à ce changement et faire même autant que le Vermont-Central qui a envoyé une personne en Angleterre pour solliciter de la clientèle.

M. Allan répondit qu'aussitôt que les arrangements furent pris faisant de Boston notre port d'hiver, la chose fut annoncée dans les journaux, c'était la première fois qu'il entendait dire que le Vermont-Central eût envoyé un agent en Angleterre.

M. Allan et M. Smith déclarèrent tous deux qu'ils n'avaient donné aucun avantage à la route de Boston sur celle d'Halifax, et qu'ils n'employaient pas leur influence en faveur de Boston. Ils lurent une lettre adressée à leur agent de Liverpool en date du 15 octobre, lui disant de n'user de son influence en faveur d'aucune route et de laisser les consignateurs faire leur choix. Subséquemment, lundi, le 29 novembre, jour où le *Moravian* arriva à Halifax, ils télégraphièrent à leur agent à Liverpool, d'envoyer par Halifax toutes les marchandises en destination de Montréal et de Québec lorsqu'il n'y aurait pas d'instructions spéciales de les expédier par Boston. Ils disent que durant l'été, le Grand-Tronc faisait un service expéditif de Lévis à Montréal et à Toronto; mais qu'au delà, même en été, les délais étaient considérables. L'hiver dernier les marchandises ont subi beaucoup de délais sur le Grand-Tronc, et MM. Allan et Smith n'osaient pas espérer qu'ils n'en serait pas de même cet hiver. Ils dirent que l'Intercolonial apporte les marchandisss à la Chaudière rapidement et d'une façon satisfaisante, mais que le Grand-Tronc ne se presse pas pour les expédier, attendu qu'il est plus intéressé à la route de Portland.

M. Smith lut un certain nombre d'extraits des rapports de leur agent voyageur, pour faire voir la difficulté qu'ils ont à obtenir et retenir le commerce d'Ontario, même en été, en conséquence de la concurrence que leur font les lignes de New-York; la durée moyenne du voyage de Liverpool à Toronto par les lignes de New-York étant de quatorze ou quinze jours seulement, la différence de temps étant encore plus marquée pour les points à l'ouest de Toronto. Quelques importateurs refusent même de faire venir leurs marchandises par le Grand-Tronc en conséquence des délais qu'elles subissent sur cette ligne. Une des raisons données par quelques-uns des

marchands de Toronto pour ne pas achalander cette ligne, est le temps qu'elle prend à régler les réclamations qui lui sont présentées. On dit d'un autre côté que les lignes de New-York règlent promptement.

M. Allan et M. Smith déclarèrent tous deux positivement qu'il serait tout-à-fait inutile de solliciter de la clientèle à l'ouest de Toronto. Ils dirent que lorsque tous les autres chemins avaient des agents-solliciteurs, l'Intercolonial n'en avait pas et que jusque-là leur agent avait fait la besogne de l'Intercolonial. Je lui demandai pourquoi, puisque cela était d'une si grande nécessité, ils n'en avaient rien dit lors de ma visite du mois d'août. Ils ne répondirent pas à ma question, mais dirent qu'ils avaient parlé de la chose à M. Taylor, M. Black et M. Robinson.

J'expliquerai ici que lorsque les steamers Allan fréquentaient Baltimore, et debarquaient à Halifax leur fret en destination du Canada, il y avait entre la maison Allan et l'Intercolonial, communauté d'intérêt, de sorte que les agents de la maison Allan en travaillant pour celle-ci faisaient en même temps l'affaire de l'Intercolonial.

M. Taylor me dit que MM. Allan ne lui ont jamais parlé d'un agent-solliciteur, et M. Robinson m'a dit qu'il n'en avait jamais été question avant la veille de notre visite.

Vous remarquerez que M. Allan a dit qu'il n'était pas donné d'avantage à la route de Boston, et que les prix étaient les mêmes par Halifax ou par Boston. Je trouve néanmoins en examinant leur tarif des passagers que pour une classe de passagers de chambre, le prix est plus bas par Boston que par Halifax, comme suit :—

De Montréal à Liverpool :

Chambre, *viâ* Halifax.....	$67,	$78,	$88.	Domestiques en chambre.	$68
Chambre, *viâ* Boston.....	58,	78,	88.	Domestiques en chambre.	58

Billets de retour, de Montréal à Liverpool et retour à Montréal.

Chambre *viâ* Halifax.....	$121,	$147,	$162.	Domestiques en chambre.	$121
Chambre *viâ* Boston	112,	147,	162.	Domestiques en chambre.	112

M. Allan admet que leur tarif pour le transport par mer *viâ* Boston, est de $50, tandis qu'ils exigent $54 d'Halifax à Liverpool. La part des chemins de fer pour le transport par terre étant de $13 de Montréal à Halifax, ajoutée à $54, donne $67 le chiffre le plus bas du tarif d'Halifax.

Par tout ce qui précède vous pouvez facilement voir qu'il n'y a pas grande aide à attendre de MM. Allan pour alimenter le mouvement de la route canadienne. Comme vous avez sans doute remarqué, bien peu de passagers ont débarqué des steamers à Halifax, la plupart des passagers canadiens passant par Boston ; et la quantité des marchandise débarquées à Halifax est assurément bien faible. M. Hickson vint par le *Sarmatian*, et vous vous rappelez que vous envoyâtes le char 34 de l'Intercolonial pour le recevoir à Halifax. Le char particulier du Vermont-Central fut aussi envoyé, et M. Drinkwater, son assistant, alla le rencontrer. J'ai été informé par Rechot, le conducteur du char, qu'il vit M. Hickson et l'engagea à débarquer, mais que le capitaine du steamer lui dit qu'il lui faudrait quatre heures pour débarquer son bagage, vû qu'il était enseveli sous un monceau de bagage en destination de Boston. En conséquence il resta à bord et se rendit à Boston. En apprenant cela, j'envoyai le télégramme suivant à MM. H. et A. Allan, Montréal :

" Vous m'avez dit, si j'ai bien compris, qu'aucun obstacle n'était mis à la réalisation du désir des passagers voulant débarquer à Halifax au lieu de se rendre à Boston. J'apprends néanmoins qu'on fait des difficultés à ce sujet. Un passager du *Sarmatian* pour Montréal désirait débarquer à Halifax, mais le capitaine lui dit qu'il faudrait quatre heures pour débarquer ses effets."

Le 7 décembre, je reçus la réponse suivante :

" Non seulement il n'est pas fait d'embarras, mais au contraire, toutes les facilités sont offertes aux passagers qui désirent passer par Halifax. Le passager dont vous parlez avait sans doute lors du départ opté pour la voie de Boston, et son bagage avait été placé en conséquence. Si vous nous donnez le nom de la personne, nous instituerons une enquête et vous feront connaître les faits."

Malgré l'assertion contenue dans le télégramme ci-dessus qu'on ne s'oppose pas au débarquement des passagers à Halifax, je suis convaincu qu'il y a quelques influences en œuvre à bord des steamers pour engager les passagers à passer par Boston.

Seulement six passagers de chambre ont débarqué du steamer *Circassian* dimanche matin, bien qu'un plus grand nombre en destination des provinces supérieures fussent inscrits pour la voie d'Halifax.

Le steamer arriva à huit heures du matin, et le convoi postal partit à 10.15 a.m., de sorte que l'heure était tout à fait raisonnable, et je suis convaincu que si les passagers n'avaient pas été influencés à bord, ils n'eussent pas changé d'avis et continué jusqu'à Boston.

De même que les marchandises, les malles et les passagers sont servis sans retard sur l'Intercolonial. Les malles et les passagers du *Circassian* ont été transportés d'Halifax à Montréal en vingt-huit heures et trois quarts.

Jusqu'à présent les marchandises de Boston à Montréal ont subi de grands délais, et les marchandises débarquées à Halifax sont arrivées à destination plusieurs jours avant les autres. MM. Allan ont informé les importateurs que les délais de la voie de Boston sont dus aux arrangements douaniers, et qu'il n'est pas probable qu'ils se renouvellent.

J'avais presque oublié de dire qu'un des embarras auxquels nous avons à faire face dans le transport des marchandises arrivant par les steamers de la ligne Allan, est que ceux-ci ne viennent plus au quai du chemin de fer à Richmond comme par le passé, mais qu'ils restent au quai de Cunard, dans la ville, et débarquent là ce qu'ils laissent pour l'ouest et Saint-Jean et ce qu'ils ont pour Halifax. Toutes les marchandises qui ont à être transportées par chemin de fer ont à être charroyées du quai de Cunard au dépôt de North street.

Naturellement cela cause des délais et occasionne plus ou moins de dommages aux marchandises, mais le délai est surtout important pour le moment.

Pour donner une idée de ce délai, je cite ce qui a eu lieu pour les marchandises venues par le *Sarmatian*. Ce steamer arriva lundi matin à 12.15 a.m. Comme ceux qui l'ont précédé, ce steamer alla au quai de Cunard et y déchargea toutes les marchandises; à 7 a.m. nous commençâmes le charroyage, et celui-ci ne fut terminé qu'à temps pour permettre aux marchandises de partir de Richmond par notre convoi de 3.50 p.m , quinze heures et un quart après l'arrivée du steamer.

Si ces marchandises avaient été débarquées à nos quais à Richmond comme l'année dernière, elles fussent parties au moins dix heures plus tôt et eussent été rendues à Montréal avant l'arrivée du steamer à Boston.

J'ai écrit à MM. Allan au sujet de ce délai, et leur ai demandé d'envoyer à l'avenir leurs steamers décharger à nos quais à Richmond, vû que le déchargement au quai de Cunard et le charroyage qui en résulte fait tort à la route canadienne.

Nous faisons tous les efforts possibles pour recouvrer le commerce de l'ouest. M. Taylor est parti pour l'ouest par le convoi postal hier soir, et il visitera lui-même tous les principaux importateurs dans le but de les engager, s'il est possible, à télégraphier en Angleterre pour faire expédier leurs marchandises par la voie d'Halifax. Je m'attends en conséquence, à recouvrer bientôt la plus grande partie de notre commerce.

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER.

Mr C. SCHREIBER, ingénieur en chef.

OTTAWA, 15 décembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre pour que le gouvernement en soit informé, certaines résolutions passées à une assemblé des citoyens d'Halifax le 3 du courant.

Nous aurons l'honneur de nous présenter à vous, demain, dans le but de vous prier de faire prendre des mesures propres à réaliser les vœux de l'assemblée.

Nous avons l'honneur d'être, etc.,

M. H. RICHEY,
M. B. DALY.

L'honorable Sir CHAS. TUPPER, C.B., C.C.M.G.,
Ministre des chemins de fer et canaux.

HALIFAX, 10 décembre, 1880.

M. H. RICHEY, M.P., et M. B. DALY, M.P.,
Représentants de la ville et du comté d'Halifax.

MESSIEURS,—Nous sommes chargés de vous transmettre certaines résolutions passées à une assemblée des citoyens d'Halifax qui a eu lieu à l'Académie de musique le 3 du courant, et de vous prier de les faire parvenir à la connaissance du gouvernement par l'entremise de l'honorable ministre des chemins de fer.

Nous avons l'honneur d'être, messieurs,

Vos obéissants serviteurs,

STEPHEN TOBIN, *maire, et président de l'assemblée.*
J. A. MACKINTOSH, *secrétaire.*

1RE RÉSOLUTION.

Attendu qu'il est préjudiciable non-seulement aux intérêts de l'Intercolonial, mais encore à ceux de la ville d'Halifax, de la province de la Nouvelle-Ecosse et de la Confédération en général de diriger vers des ports et des chemins de fer étrangers, le commerce de transport des marchandises canadiennes de l'est et de l'ouest;

Il est résolu—que de l'avis de cette assemblée, la subvention des steamers pour le service postal ne devrait être payée qu'à ceux qui s'engageront à faire d'un port canadien leur port terminus.

2ME RÉSOLUTION.

Attendu que le chemin de fer Intercolonial n'a pas encore rempli la promesse qu'on nous a faite avant la confédération, qu'Halifax deviendrait le port d'hiver du pays, et attendu que les commodités nécessaires à cette fin ne sont pas encore établies.

Il est résolu—que cette assemblée prie nos députés au parlement fédéral de représenter au gouvernement la nécessité de construire immédiatement un élévateur à grain, et de faire les travaux nécessaires pour donner à l'Intercolonial une part raisonnable de commerce canadien, tant vers l'est que vers l'ouest.

3ME RÉSOLUTION.

Attendu qu'il résulterait de grands avantages pour l'Intercolonial et pour nos concitoyens de toutes les classes, de l'établissement d'Halifax comme port d'hiver pour le Canada;

Il est résolu—que nous devons faire tout en notre pouvoir tant en public qu'en particulier, pour arriver à cette fin, et que les autorités civiles doivent être priées de coopérer avec nous.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL, OTTAWA, 14 décembre 1880.

Poste anglaise, viá Halifax.

CHER MONSIEUR,—J'ai à vous informer que le steamer *Circassian* est arrivé à Halifax, dimanche le 12 du courant à 8 heures a.m. Les malles et les passagers furent transférés et un convoi spécial partit pour Québec, Montréal et l'ouest à 10.15 a.m. Le convoi était composé de cinq wagons.

Détails du voyage.

Départ d'Halifax	10.15 a.m.	6h. 40m.
Arrivée à Moncton	4.55 p.m.	

Délais, prise d'eau, etc., sur la route, 30 minutes.
Changement de locomotives, etc., repas à Moncton, 35 minutes.

Départ de Moncton	5.30 p.m.	5h.
Arrivée à Campbellton	10.30 p.m.	

Délais, prise d'eau, etc., sur la route, 25 minutes.
Changement de locomotives et repas, à Campbellton, 20 minutes.
Départ de Campbellton..... 10.50 p.m. } 5h. 56m.
Arrivée à la Rivière-du-Loup ..... 4.46 a.m. }
Délais, prise d'eau, etc., sur la route, 30 minutes.
Changement de locomotives, 10 minutes.
Départ de la Rivière-du-Loup..... 4.56 a.m. } 2h. 59m.
Arrivée à la Chaudière..... 7.75 a.m. }
Délais sur la route, prise d'eau, etc., 15 minutes.
Rapidité moyenne, y compris les temps d'arrêt, d'Halifax à la courbe de la Chaudière, 32 milles à l'heure.
Rapidité moyenne, à part les temps d'arrêt, d'Halifax à la courbe de la Chaudière, 36 milles à l'heure.
Départ de la Courbe de la Chaudière..... 9 a.m. } 5h. 55m.
Arrivée à Montréal..... 2.55 p.m. }
Délais, prise d'eau et de bois, et dîner à Richmond, environ 40 minutes.
Rapidité moyenne, y compris les temps d'arrêt, 27 milles à l'heure.
Rapidité moyenne, à part les temps d'arrêt, environ 32 milles à l'heure.
D'Halifax à Montréal, vingt-huit heures et quarante minutes (28 h. 40 min.)
Rapidité moyenne du voyage entier, y compris tous les temps d'arrêt pour prise d'eau et de combustible et pour repas, environ 30 milles à l'heure.
Je considère que cette rapidité est parfaitement sûre.

Respectueusement à vous,
GEORGE TAYLOR.

A Mr C. Schreiber, ingénieur en chef, Ottawa.

Montréal, 17 décembre 1880.

Monsieur,—J'ai vu M. Taylor, de l'Intercolonial, aujourd'hui. Il a certainement fait de son mieux avec le peu de temps qu'il avait à sa disposition; mais d'après ce que je puis voir, et afin de permettre au navire de recevoir ce que j'appelle un fret raisonnable, mais très bas néanmoins, *c.-à-d.*, 4s. ou 4s. 3d. par quarter, chiffre que j'ai demandé ce soir par télégramme au propriétaire d'accepter, le prix demandé par M. Taylor est encore quatre centins par cent livres de trop, et ne devrait pas dépasser 25c. par 100 livres de Détroit à Halifax. Quoi qu'il en soit, il n'y a pas de temps à perdre, attendu que le grain doit être expédié d'abord de Chicago à Détroit. La promptitude de vos agents me convainc parfaitement du désir que vous avez d'aider au projet, et je ne puis qu'espérer que pour une si faible réduction vous ne permettrez pas qu'il manque et que ce navire s'en retourne sur lest. Pour ma part je fais tout ce que je peux, et ne veux que donner au navire ce à quoi il a droit, c'est-à-dire un fret raisonnable et modéré, rien de plus, afin de faire réussir le projet d'essai et faire voir à Halifax si son port est aussi bon que ceux de Portland et Boston pour le commerce de grain pendant l'hiver.

Je demeure, etc.,
S. B. HEWARD.

Sir Charles Tupper, C.C.B., Ottawa.

Toronto, 22 décembre 1880.

Cher monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre copie d'un télégramme reçu de notre agent, au sujet des wagons envoyés à Halifax, pour l'arrivée du steamer *Sarmatian*, le 6 du courant. "Le wagon du Vermont-Central partit d'Halifax à 3.20 a.m., le 6 du courant, arriva à Montréal à 8.30 a.m., le 7, partit de Montréal pour Boston à 6 p.m., le même soir, et arriva à Boston à 10 a.m., le 8 du courant. D'Halifax à Boston, cinquante-deux heures et quarante minutes."

Le steamer arriva à Boston dans la nuit, débarqua ses passagers à 9 a.m. mercredi, le 8 du courant. Ainsi vous voyez que le wagon, partit d'Halifax par le convo

postal, fut traîné à Montréal, qu'il y passa neuf heures et demie et arriva à Boston à peu près à l'heure où le steamer débarquait ses passagers.

Votre obéissant serviteur,

GEO. TAYLOR.

A Mr C. SCHREIBER, ingénieur en chef, Ottawa.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL, BUREAUX DES MARCHANDISES ET DES VOYAGEURS,
MONTRÉAL, 3 janvier 1881.

Cargaison de grain pour la barque "Chili."

CHER MONSIEUR,—Au sujet de cette cargaison et de ma lettre du 27 du mois dernier, MM. Lord et Munn, m'ont informé mercredi soir que voyant qu'il est impossible d'obtenir assez de grain convenable à Brockville et autres endroits du Canada, ils ont décidé de prendre la cargaison entière à Jubuit et m'ont demandé de mettre à leur disposition, sous le plus court délai, un nombre suffisant de wagons. Je l'ai fait, et samedi quatre-vingt-dix wagons étaient rendus et commençaient à charger immédiatement, les derniers wagons sont partis hier pour Halifax.

Ainsi, eu égard à la perte d'au moins une journée dans le rassemblement des wagons, en raison d'une tempête de neige par un froid intense, cette promptitude est considérée comme remarquable, et satisfait tous les intéressés.

Bien à vous,

G. W. ROBINSON.

A Mr C. SCHREIBER, ingénieur en chef, Ottawa.

P.S.—Un autre navire, d'une capacité d'environ 2,200 quarters, est prêt à prendre un chargement d'Halifax, et une offre de 4s. 3d. sterling est faite. Pas encore de décision.

G.W.R.

MONTRÉAL, 31 décembre 1880.

MONSIEUR,—Nous avons l'honneur d'accuser réception de votre lettre, en date du 20 du courant, au sujet du port d'hiver pour le Canada.

Comme cette lettre ne demande pas particulièrement de réponse, nous ne vous dérangerions pas à ce sujet, si ce n'était en raison de quelques impressions erronées sous lesquelles se trouve l'honorable ministre des chemins de fer et canaux et qu'en justice pour nous-mêmes nous voudrions faire disparaître.

Au sujet de la proposition faite par la lettre de sir Hugh Allan du 8 mars dernier, votre lettre ne mentionne qu'une seule des conditions qu'il faisait à la construction de quais, d'élévateurs, etc., et ne tient pas compte des autres, savoir: qu'il faudrait un arrangement avec le gouvernement pour le transport des marchandises sur connaissements pour entier parcours à certain percentage fixé; que cet arrangement serait pour un temps considérable; et que la continuation de la subvention postale devrait nous être assurée.

Nous vous ferons aussi remarquer que dans sa lettre sir Hugh Allan n'exprime aucune opinion sur le succès probable des mesures suggérées. Le fait est que sa lettre énonce simplement qu'en prenant certaines précautions raisonnables contre des pertes sérieuses, nous sommes disposés à seconder le gouvernement en offrant les meilleures conditions possibles pour la réalisation d'un projet que nous ne sommes pas du tout certains de voir réussir.

Le ministre est encore sous une fausse impression au sujet de la conversation que nous avons eue avec le surintendant en chef de l'Intercolonial. Nous n'avons jamais supposé que la route canadienne avec ses 500 ou 600 milles de surplus de longueur pût faire concurrence aux autres voies ferrées pour le commerce en destination de l'est, et, assurément, nous n'avons jamais émis en présence du surintendant-

en-chef une opinion comme celle que mentionne votre lettre, vû qu'une semblable opinion serait contraire à ce que nous pensons à ce sujet.

Nous avons donc la même opinion qu'auparavant sur la probabilité d'un grand commerce de l'Intercolonial par la voie d'Halifax.

Mais nous sommes aussi comme toujours désireux de plaire au gouvernement en lui offrant toutes les facilités en notre pouvoir pour le développement de cette route et serons bien aise si jamais nous voyons que nos craintes d'insuccès ne sont pas réalisées.

Nous vous prions aussi d'exprimer au ministre la satisfaction que nous avons d'apprendre que les marchandises en destination de l'ouest sont expédiées avec une promptitude si satisfaisante. Nous espérons qu'aussitôt qu'il sera connu que vous atteignez une telle rapidité de transport, la quantité des marchandises qui s'expédient par Halifax augmentera considérablement.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,
Vos obéissants serviteurs,

H. ET A. ALLAN.

A Mr F. BRAUN, secrétaire, Ch. de fer et canaux.

HALIFAX, N.-B., 21 janvier 1881.

HONORABLE MONSIEUR,—Dans le cours de la semaine dernière, j'ai eu plusieurs entrevues avec M. Dewolfe, relativement à l'idée de faire rembourser par la ville d'Halifax les frais de port et de douane des navires qui prendraient dans ce port des chargements de grain ou des cargaisons mixtes en destination de l'Europe.

Faire d'Halifax un port libre serait la meilleure réclame que le port pourrait avoir. La chose devenant généralement connue des propriétaires de navires des provinces et de l'Europe, le mouvement du port en recevrait une grande impulsion, aussitôt que les travaux nécessaires seraient terminés dans le port.

M. Dewolfe et moi avons vu plusieurs des échevins et le maire à ce sujet, et tous se sont déclarés disposés à rendre le port d'Halifax libre aux navires y prenant des cargaisons de grain.

Hier, nous avons eu une longue entrevue à ce sujet avec l'échevin McIntosh, (de la maison Almon et McIntosh, banquiers) qui est un grand et ardent ami du gouvernement, et il m'a autorisé à vous annoncer que notre port sera fait port libre. M. McIntosh est tout-à-fait convaincu qu'il en résultera pour la ville de grands avantages au point de vue du commerce et des finances. Il me demanda de vous expédier une copie des résolutions passées par le conseil au mois de décembre dernier. (Vous trouverez ces résolutions sous ce pli, et écrites de la main du greffier de la ville, M. Thos. Rind).

Vous verrez par le dernier paragraphe que la ville promet de donner au port d'hiver tous les avantages que la loi leur permettra de donner. M. McIntosh désire aussi que je dise qu'en vertu de ces résolutions passées par le conseil, le remboursement des droits payés par les navires sera décidé dès que le question s'en présentera.

Le *Chili* a complété hier l'embarquement de la partie de cargaison chargée en grenier; il est en ce moment au quai neuf à charger le reste de la cargaison mis en sacs, et l'on s'attend à ce qu'il sera prêt à prendre la mer mardi ou mercredi prochain. Le capitaine est très satisfait de la diligence faite, et il a déclaré préférer prendre un chargement à ce port pour £250 sterling de moins que dans un port américain.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

JOHN A. MACKASEY.

Sir CHARLES TUPPER, C.C.M.G.,
Ministre des chemins de fer et canaux.

Extrait des procès-verbaux du conseil-de-ville, 8 décembre 1880 :—

Attendu, qu'à une assemblée des citoyens d'Halifax représentant chacun des intérêts de la ville, qui a eu lieu à l'Académie de musique vendredi dernier le 3 du courant, les résolutions suivantes ont été adoptées à l'unanimité :

Attendu qu'il est préjudiciable non-seulement aux intérêts de l'Intercolonial, mais encore à ceux de la ville d'Halifax, de la province de la Nouvelle-Ecosse et de la Confédération en général, de diriger vers des ports et des chemins de fer étrangers, le commerce de transport des marchandises canadiennes de l'est et de l'ouest ;—Il est résolu, que, de l'avis de cette assemblée, la subvention de steamers pour le service postal ne devrait être payée qu'à ceux qui s'engageront à faire d'un port canadien leur port terminus.

Attendu que le chemin de fer Intercolonial n'a pas encore rempli la promesse qu'on nous a faite avant la Confédération, qu'Halifax deviendrait le port d'hiver du pays, et attendu que les commodités nécessaires à cette fin ne sont pas encore établies ; Il est résolu—que cette assemblée prie nos députés au parlement fédéral de représenter au gouvernement la nécessité de construire immédiatement un élévateur à grain, et de faire les travaux nécessaires au port, ainsi que de prendre les mesures nécessaires pour donner à l'Intercolonial une part raisonnable du commerce canadien tant vers l'est que vers l'ouest.

Attendu qu'il résulterait de grands avantages pour l'Intercolonial et pour nos concitoyens de toutes les classes, de l'établissement d'Halifax comme port d'hiver pour le Canada ; il est résolu—que nous devons faire tout en notre pouvoir tant en public qu'en particulier, pour arriver à cette fin, et que les autorités civiles doivent être priées de coopérer avec nous.

Résolu, que le conseil-de-ville d'Halifax est sincèrement en communauté d'idées avec la chambre de commerce et le comité des citoyens, dans la demande qu'il font au gouvernement fédéral du Canada de tenir les promesses qu'il a faites de faire d'Halifax le port d'hiver du Canada ; et Résolu que ce conseil est disposé à faire tout ce que la loi lui permettra pour aider la chambre de commerce et le comité des citoyens à arriver à l'objet en vue.

Résolutions adoptées à l'unanimité.

JNO. RHIND, *greffier de la ville.*

DÉPARTEMENT DU CHEMIN DE FER,
MONCTON, 13 janvier 1881.

CHER MONSIEUR,—Vous apprendrez avec plaisir que nos efforts pour recouvrer le transport des marchandises canadiennes passant par la ligne Allan ont été raisonnablement heureux.

Je vous envoie un état indiquant les quantités de marchandises arrivées par chacun des steamers jusqu'aujourd'hui.

Le fret débarqué à Halifax pour le Canada a augmenté de 7 tonneaux à 603 tonneaux, débarqués par le *Moravian* arrivé le 11.

D'un autre côté le fret en destination du Canada déchargé à Boston a diminué de 1,009 à 326 tonneaux. La rapidité remarquable avec laquelle les marchandises canadiennes ont été transportées sur l'Intercolonial a engagé un grand nombre d'importateurs à donner instruction à MM. Allan et à télégraphier à leurs correspondants en Angleterre d'expédier leurs marchandises *viâ* Halifax et l'Intercolonial.

Lors de son récent voyage dans l'ouest, M. Taylor alla voir un grand nombre d'importateurs et réussit à les convaincre presque tous des avantages qu'offre la voie d'Halifax.

On peut s'attendre qu'à mesure que les lettres et les télégrammes des marchands canadiens produiront leur effet, la quantité de marchandises débarquées à Halifax augmentera en même temps que diminuera la quantité de marchandises canadiennes passant par Boston.

Dès l'abord, lorsque les steamers commencèrent à aller à Boston, je n'étais pas certain si nous pourrions réussir à faire concurrence à Boston, mais à mesure que la saison augmente et que les affaires prennent leur cours, il est devenu évident pour moi que Boston et le chemin de fer Vermont-Central ne peuvent pas du tout faire concurrence à Halifax et à l'Intercolonial, quant au temps, pour les marchandises venant par les mêmes steamers.

Ainsi le steamer postal arrive à Halifax, débarque les malles au quai de Cunard, et delà va à notre quai de Richmond ou il commence à décharger la cargaison canadienne. A mesure que se fait le déchargement, le chargement et l'expédition se font sur les wagons, de sorte qu'au moment où le déchargement est fini, tout ce qui reste à expédier est quelques charges de wagons venant d'être débarquées. La première partie du chargement a déjà fait beaucoup de chemin dans la direction de la chaudière; et toute la cargaison débarquée sera, à moins de quelque accident sérieux, rendue à la chaudière, terminus de notre ligne, avant que le steamer puisse en toute possibilité arriver à Boston.

De cette façon tant que le même steamer fera le service d'Halifax et de Boston, nous pouvons nous rassurer sur le résultat de toute concurrence que la route de Boston pourrait nous faire pour le commerce canadien.

Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER.

Mr C. SCHRIEBER, ingénieur en chef, Ottawa.

Marchandises d'Angleterre en destination du Canada, non compris les provinces maritimes, par la ligne Allan :

			Viâ Halifax.		*Viâ* Boston.	
1880.						
21	novembre.	*Polynesian*.....	7	tonneaux.	*950	tonneaux.
30	"	*Moravian*.....	7	"	282	"
6	décembre.	*Sarmartian*	43	"	544	"
12	"	*Circassian*.....	41	"	1,009	"
20	"	*Sardinian*	292	"	†624	"
28	"	*Hibernian*	375	"	342	"
1881.						
2	janvier.	*Polynesian*.....	507	"	578	"
11	"	*Moravian*	603	"	326	"

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL, BUREAU DU PRÉPOSÉ GÉNÉRAL AUX MARCHANDISES,
MONCTON, N.-B, 15 janvier 1881.

CHER MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre du 29 novembre dernier au sujet des importations des marchandises de Liverpool en destination de l'ouest du Canada, faites par la ligne Allan par voie de Boston, au lieu d'Halifax comme ci-devant.

Je désire vous informer que le 12 du mois dernier je partis pour l'ouest dans le but de constater les dispositions des marchands relativement à l'importation d'Europe *viâ* Halifax.

A Toronto je me présentai chez les principaux importateurs, et, toutes choses égales, ils sont disposés à préférer la route d'Halifax et de l'Intercolonial.

MM. McMaster et McCluney sont satisfaits de la rapidité et des prix de transport de l'année dernière, et ont convenu de commander un envoi par chaque route (Halifax et Boston) comme essai de rapidité, etc. Je leur ai garanti que les prix seraient les mêmes, et leur ai assuré que jusqu'à présent, cette année, notre route l'emportait en promptitude sur aucune autre route de Liverpool.

* Estimation. † Y compris les marchandises en destination des Etats de l'Ouest.

Je me rendis chez MM. McMaster Bros., mais malheureusement pour notre route plusieurs délais subis l'année dernière les avaient très mal disposés. Je leur ai expliqué les difficultés auxquelles nous avions à faire face l'année dernière, et représenté qu'ayant aujourd'hui des rails d'acier sur tous le parcours de la ligne, ayant de nouveaux quais et plus de locomotives que par le passé, je pouvais leur garantir, à moins de circonstances tout-à-fait extraordinaires, qu'ils seraient complètement satisfaits, vû que nous n'avions jamais été mieux en mesure de faire face à un mouvement considérable. Nous parlâmes longuement de la question, mais M. McMaster ne voulut pas me donner une réponse définitive, et voulut bien cependant promettre qu'il y songerait. Je pris un arrangement avec M. Moodie pour que celui-ci se présentât à eux plus tard et tâchât de leur faire télégraphier à leurs correspondants anglais ; ce qu'ils firent finalement, comme en fait foi le télégramme suivant :

" TORONTO, 28 décembre 1880.

" GEO. TAYLOR, Montréal.

" MM. McMaster ont télégaphié ordre d'expédier toutes leurs marchandises par Halifax.

R. B. MOODIE."

Je me présentai aussi chez MM. Ogilvie et Cie, grands importateurs, et j'appris de M. Ogilvie que la route de Boston ne satisfaisait pas du tout le commerce, que des marchandises arrivées à Boston par le *Moravian* avait été quatre jours à se rendre à Toronto. Il écrivit à MM. H. A. Allan d'expédier toutes ses marchandises par Halifax. Je lui assurai que les prix seraient les mêmes et lui garantis célérité de transport. Il m'informa qu'il donnerait toujours la préférence à notre route.

Je me rendis ensuite chez MM. Hughes Bros, importateurs très considérables, et eus une entrevue avec M. Hughes (le chef de la maison) dans laquelle je lui expliquai ma mission. Il prit des renseignements tout particuliers, et après avoir constaté qu'on lui expédiait beaucoup de marchanqises par Boston, il dicta immédiatement en ma présence une lettre à MM. H A. Allan, leur donnant instruction d'expédier toutes ses marchandises par Halifax, et déclara franchement, que la célérité était plus grande par cette voie, il préférait donner autant que possible, sa clientèle aux chemins de fer du Canada, les autres considérations étant égales.

Je visitai aussi M. Edgar, qui m'informa que ses marchandises venaient par la voie de Boston. Il déclara aussi qu'il préférait la route d'Halifax et promit de donner instructions à ses correspondants européens d'expédier ses marchandises par cette voie. Ses importations, dit-il, seraient légères jusqu'au mois de février, de sorte que ma visite s'est trouvée faite dans le bon temps.

Je me présentai ensuite chez les grandes maisons suivantes, MM. John Macdonald et Co, MM. Boyce, McMurrich et Co, et autres ; mais vu la saison des fêtes je ne pus voir ces messieurs.

J'allai voir aussi MM. Wyld, Brock. Darling et Crawford, et trouvai qu'ils importent considérablement *viâ* New-York (*White Star line*). Ils ne sont pas très-disposés à achalander la ligne Allan. Je crois cependant que le préjugé peut être effacé avec le temps. M. Moodie ira voir MM. Wyld, Brock, Darling et Crawford, et autres que je n'ai pus rencontrer.

A Montréal, j'allai voir les importateurs de fruits : MM. Hart et Tuckwell, MM. Vipon et M. Bride, O. et E. Hart, M. Barry, M. Louis Livermore, J. R. Clogg et autres, et les trouvai tous mécontents des délais de la route de Boston, et tous, à l'exception de MM. Vipond et de M. Bride, avaient commandé leurs importations *viâ* Halifax.

Souvent les fruits importés sont arrivés à destination par notre ligne quatre ou cinq jours et quelque fois une semaine avant ceux qui tout en étant venus par le même steamer avaient passé par Boston.

MM. Vipond et M. Bride ne savaient pas qu'il se débarquait des marchandises à Halifax. Ils ont convenu de nous donner une partie de leur clientèle. Ils importent aussi par la ligne Dominion *viâ* Portland et disent que les prix sont un peu plus bas par cette ligne.

Les marchands de fruits étaient tous parfaitement satisfaits de la rapidité de notre route et se sont déclarés disposés à lui donner la préférence.

Je visitai alors un certain nombre des plus grands importateurs de marchandises sèches.

M. W. F. Gault, de la maison Gault Bros, dit qu'au commencement de la saison, des marchandises leur avaient été expédiées *viâ* Boston à leur insu, mais qu'ayant toujours été satisfaits de notre route, ils avaient télégraphié d'expédier par Halifax.

MM. McLean et Cie m'informèrent qu'ils avaient donné instruction d'expédier leur marchandises par Halifax, vû que la route de Boston était tout-à-fait trop lente.

Chez MM. Thos. May et Cie, je rencontrai M. Wolf qui dit qu'ils avaient eu des marchandises par Boston, mais que les délais étaient excessifs. Une fois même des marchandises avaient été trois semaines en route. Conséquemment ils avaient donné instruction à leurs correspondants d'Europe d'abandonner la route de Boston et de toujours expédier par Halifax.

Je visitai ensuite MM. Johnston et Cie, qui m'informèrent que, lorsqu'ils découvrirent que leurs marchandises venaient par Boston, ils télégraphièrent à leurs agents en Europe d'expédier par Halifax et Portland. Je suppose qu'ils sont disposés à donner à la ligne *Dominion* ou à la *Beaver* une partie de leur clientèle, car je n'ai pas de doute que leur prix sont quelque peu plus bas.

Je visitai aussi MM. Robertson, Linton et Cie, et vis M. Robertson qui est chargé du département de l'importation. Il est bien disposé envers notre route, et à lui donner la préférence. Ils importent des marchandises *viâ* Portland, Halifax, et quelques-unes *viâ* Boston. M. Robertson me promit de consulter son frère aîné (le chef de la maison) à ce sujet. Leurs grandes importations ne sont pas encore commencées.

MM. Sutherland, Lindsay et Cie, nous donneront aussi la préférence, toutes choses égales d'ailleurs.

J'allai ensuite chez MM. E. K. Green et Cie. qui dirent qu'il importaient *viâ* Boston. Leur acheteur, (M. Edgar) qui vient d'arriver d'Angleterre dit qu'il a été mis sous l'impression à Liverpool que tous les objets expédiés par express et les malles étaient débarqués à Halifax, mais que les marchandises lourdes étaient débarquées à Boston. Je demandai à M. Green de télégraphier et offris de payer les frais ; mais il exprima le désir de voir MM. Allan auparavant.

" MONTRÉAL, 30 décembre 1880.

" GEO. TAYLOR,

" Arrangements concernant l'*Hibernian* très satisfaisants et utiles pour moi. MM. Robertson, Linton et Cie., et Green, Sons et Cie., ont promis de telégraphier d'expédier *viâ* Halifax.

" G. W. ROBINSON."

Je visitai plusieurs autres maisons d'importation, et fis comprendre à M. Robinson la nécessité de faire à nos clients des visites périodiques fréquentes, car la concurrence pour cette clientèle est très active non-seulement de la part de Boston, mais encore de la part de New-York et des autres ports américains. Je sais que les plus vigoureux efforts sont faits par les lignes rivales de steamers et de chemins de fer pour obtenir la clientèle canadienne, et il va falloir de notre part toute l'énergie et la vigilance possibles pour la garder. Le succès dépendra dans une grande mesure de la rapidité du transport entre Halifax et la Chaudière, et d'une organisation complète de sollicitations dans l'ouest, surtout dans les villes concurrentes. Ces sollicitations peuvent être faites à Montréal par notre agent M. Robinson, et à Toronto, London, Hamilton, et dans les autres endroits d'Ontario, par M. Moodie, notre nouvel agent de l'ouest, qui est parfaitement au fait des affaires dans la partie occidentale d'Ontario, et personnellement populaire à Toronto, notre principal centre d'affaires dans l'ouest.

Il est agréable de constater l'augmentation graduelle et régulière des affaires canadiennes prenant la voie Halifax. Le dernier steamer, l'*Hibernian*, avait au-delà de 600 tonneaux de marchandises, soit environ 180 tonneaux seulement de moins que le steamer correspondant de l'année dernière.

La rapidité avec laquelle ont été transportées les marchandises anglaises a été jusqu'à présent très satisfaisante cette année. Une fois, je crois elle a atteint la moyenne de 17 milles à l'heure. Si cette moyenne peut être gardée ou même ne descendre qu'à 12 milles par heure, je n'ai pas de doute que nous pouvons recouvrer le mouvement que nous avions par le passé, et, grâce à notre organisation dans l'ouest, probablement l'augmenter. Je vous assure que je ferai dans ce but tous mes efforts.

Au sujet des deux cargaisons de grain que l'honorable ministre voulait faire passer par Halifax, je dois dire qu'une cargaison a été expédiée, et se charge en ce moment. Les détails complets seront envoyés quand le chargement sera terminé.

Bien à vous,

GEO. TAYLOR.

Mr D. POTTINGER, S.C.C.I.

MONCTON, N.-B., 26 janvier 1881.

MESSIEURS,—Le ministre des chemins de fer et canaux me charge de dire qu'il lui a été remis une circulaire envoyée par votre maison, qui explique suffisamment comment il se fait que le commerce ci-devant passant par Halifax a pris la route de Boston. Voici une copie de cette circulaire.

La facture en double et copie du connaissement doivent être envoyées par le steamer à H. et A. Allan, Boston.

LIGNE ALLAN.

Route postale de l'hiver pour le Canada, par les steamers de la ligne postale royale du Canada et des Etats-Unis.

ENTRE LIVERPOOL ET BOSTON.

Polynesian	Jeudi,	11	novembre.
Moravian	"	18	"
Sarmatian	"	25	"
Circassian	"	2	décembre.
Sardinian	"	9	"
Peruvian	"	16	"
Polynesian	"	23	"
Caspian	"	30	"

Et hebdomadairement après, faisant l'arrêt ordinaire pour l'embarquement et le débarquement des malles.

Tarifs d'entier parcours, comme suit :

Les transbordements se font directement du steamer aux wagons du chemin de fer.

QUÉBEC ET MONTRÉAL.

Marchandises de Leicester et de Nottingham, couvertures, tapis et marchandises en paille..... 32s. 6d.
Toutes autres marchandises en ballots ou en boîtes..... 40s.

Toronto, London, Hamilton et Guelph, Paris, Woodstock, Ingersoll, Pont Suspendu et Brantford.

Marchandises de Leicester et de Nottingham, couvertures, tapis et marchandises en paille..... 35s.
Toutes autres marchandises en ballots ou en boîtes..... 42s. 6d.

Marchandises en ballots et en boîtes, de Londres à Montréal, 35s. 6d.; à Québec et Kingston, 40s.; à Toronto, Hamilton et London, 42s. 6d.; à Ottawa, 47s. 6d.; et aux autres endroits 7s. 6d., en sus des tarifs locaux. Le steamer remboursant le prix de transport sur chemin de fer et les frais de Liverpool.

Belleville,	50s.	Napanee,	50s.	Prescott,	50s.
Bowmanville,		Newcastle,		Scarborough,	
Brighton,		Newtonville,		Trenton,	
Brockville,		Oshawa,		Whitby,	
Cobourg,		Port Hope,		Williamsburg,	
Colborne,		Port Huron,		Berlin,	
Cornwall,		Ottawa.		Georgetown,	
Gananoque.				Stratford,	
		Caledonia,	50s.	Galt,	
		Chatham,			
Carleton,	50s.	Dunnville,			
Sarnia,		Dundas,			
Ste. Marie,		Port Erie.			
Clinton,		Port Stanley,		Peterboro,	55s.
Goderich,		Perth,		Collingwood,	
Mitchell,		Port Colborne		Lindsay,	
Seaforth,		St. Catherines			
		St. Thomas,			

Fret lourd et grossier, suivant convention, avec le chapeau de fréteur ordinaire de 10 pour 100, et sujet aux conditions énoncées dans les connaissements de la ligne.

Pour fret, passage ou plus amples détails, s'adresser à H. et A. Allan, Montréal ou Boston; J. et A. Allan, Glasgow; ou Allan Bros. et Cie., 19 Jones street, Liverpool.

29 octobre, 1880.

Tarif sujet à revision jusqu'engagement pris.

En sus du service ci-dessus ayant Liverpool pour point de départ, nous avons encore un service hebdomadaire semblable partant de Glasgow.

Dans ce document le port d'Halifax est entièrement passé sous silence, et il n'y est seulement pas dit que les steamers y font escale en se rendant à Boston, tandis que la route canadienne par voie de Boston, y est mise en évidence relative, ment aux villes de Québec, Montréal, Toronto, London, Hamilton, Guelph, Paris-Woodstock, Ingersoll et plusieurs autres endroits.

Il n'y a pas de doute que cette circulaire ne pouvait que faire tort à la route d'Halifax et du chemin de fer Intercolonial, route dans l'intérêt de laquelle le gouvernement a dépensé tant d'argent pour assurer la promptitude du service et la rapidité du transport.

Il est vrai que les efforts faits pour l'Intercolonial lui ont fait recouvrer une partie de son commerce, mais le ministre me charge de dire qu'il considère que la circulaire en question n'aurait pas dû être lancée par une compagnie subventionnée par le gouvernement du Canada.

Je demeure, messieurs, votre obéissant serviteur,

F. BRAUN, *secrétaire.*

TARIF REVISÉ.

Les marchandises pour le Canada, peuvent être envoyées soit par Halifax soit par Boston, au choix du consignateur. Les expéditeurs devront donner avis par écrit de la route préférée, et se rappeler que pour les marchandises pour le Canada expédiées par Boston, les factures en double doivent être envoyées par le steamer, comme suit: pour Toronto, London et Hamilton (marchandises sèches seulement) adressées au " Merchant's Despatch Co.," Boston; pour toutes les autres marchandises

et les autres endroits, adressées à H. et A. Allan, Boston. Pas besoin de facture pour les marchandises pour le Canada *viâ* Halifax.

Ligne Allan.

Route postale de l'hiver pour le Canada, par les steamers de la ligne postale royale du Canada et des Etats-Unis, entre Liverpool, Halifax et Boston.

Sarmatian	Jeudi,	9	janvier.
Circassian	"	13	"
Sardinian	"	20	"
Hibernian	"	27	"
Polynesian	"	3	février
Caspian	"	10	"
Sarmatian	"	17	"
Circassian	"	24	"

Et hebdomadairement après, faisant l'arrêt ordinaire pour l'embarquement et le débarquement des malles.

Tarifs d'entier parcours, comme suit :

Marchandises en ballots et en boîtes de Londres à Montréal, 32s. 6d. ; à Québec et Kingston, 37s. 6d. ; à Toronto, Hamilton et London, 40s. ; à Ottawa, 45s. ; et aux autres endroits, 7s. 6d. en sus des tarifs locaux ; le steamer remboursant le prix de transport sur chemin de fer et les frais de Liverpool.

Québec et Montréal.

Marchandises de Leicester et de Nottingham, couvertures, tapis et marchandises en paille, tapis à l'huile, lainages et dundees.... 30s.
Toutes autres marchandises en ballots ou en boîtes ..... 37s. 6d.

Toronto, London, Hamilton, Guelph, Paris, Woodstock, Ingersoll, Pont Suspendu, Brantford, Brampton et Kingston.

Marchandises de Leicester et de Nottingham, couvertures, tapis et marchandises en paille, tapis à l'huile, lainages et dundees..... 35s.
Toutes autres marchandises en ballots ou en boîtes..... 42s. 6d.

Belleville	42s. 6d. à 50s.	Stratford	42s. 6d. à 50s.
Bowmanville		Galt	
Brighton		Carleton	
Brockville		Sarnia	
Coburg		St.-Mary's	
Colborne		Clinton	
Cornwall		Goderich	
Gananoque		Mitchell	
Napanee		Seaforth	
Newcastle		Caledonia	
Newtonville		Chatham	
Oshawa		Dundas	
Port Hope		Fort Erie	
Port Huron		Port Stanley	
Ottawa		Perth	
		Port-Colborne	
Prescott	42s. 6d. à 50s.	Ste.-Catherine	
Scarboro'		St -Thomas	
Trenton			
Whitby		Peterboro'	47s. 6d. à 55s.
Williamsburg		Collingwood	
Berlin		Lindsay	
Georgetown			

Fret lourd et grossier, suivant convention, avec le chapeau de frêteur ordinaire de 10 pour cent, et sujet aux conditions énoncées dans les connaissements de la la ligne.

Pour fret, passage ou plus amples détails, s'adresser à H. et A. Allan, Montréal ou Boston ; J. et A. Allan, Glasgow ; ou

ALLAN FRÈRES ET CIE,
19 James stret, Liverpool.

28 décembre 1880.

Tarif sujet à revision jusqu'à engagement pris.

En sus du service ci-dessus ayant Liverpool pour point de départ, nous avons encore un service hebdomadaire semblable partant de Glasgow.

MONTRÉAL, 28 janvier 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 26 courant.

La circulaire que le ministre des chemins de fer et canaux vous a chargé de nous signaler, a été lancée par les agents de la compagnie à Liverpool, en octobre dernier, à notre insu, et avant qu'ils eussent reçu les instructions dont nous avons parlé dans notre lettres précédentes.

Les circulaires subséquentes lancées par nos agents à Liverpool et dont je vous envoie copie, informent les exportateurs que les marchandises pour le Canada peuvent être expédiées soit par Halifax soit par Boston au choix du consignateur ; et depuis plusieurs semaines nos agents ont en leur possession nos instructions leur disant que toutes les marchandises pour Toronto et les endroits à l'est de Toronto doivent être envoyées par Halifax, à moins qu'elles ne soient spécialement dirigées sur Boston.

Les trois derniers steamers postaux portaient sur connaissements d'entier parcours *viâ* Halifax :

	Tonneaux de poids.	Tonneaux du volume.
Moravian	46	595
Sarmatian	74	688
Circassian	88	836

et nos renseignements par le câble nous apprennent que le *Sardinian* est en route avec 49 tonneaux de poids et 764 tonneaux de volume sur connaissements d'entier parcours *viâ* Halifax

Depuis que nous vous avons écrit à ce sujet, nos steamers de Glasgow ont reçu instruction de faire escale à Halifax en route pour Boston.

Le *Nestorian* y est ainsi arrêté la semaine dernière, et le *Manitoban* sera à Halifax dans le cours de quelques jours.

Le mouvement considérable du commerce européen *viâ* Halifax sur l'Intercolonial, est principalement le résultat des efforts et des représentations de nos agents et de nous-mêmes, et n'est qu'en bien faible partie dû aux efforts ou aux sollicitations des représentants du chemin de fer.

Nous espérons que ces explications convaincront le ministre que nous n'épargnons aucun effort, non plus que nos agents dans le Royaume-Uni, pour favoriser le chemin de fer Intercolonial.

Mais nous ferons respectueusement remarquer au ministre que nos obligations en vertu du contrat postal ne se rapportent qu'au service postal exclusivement, et non pas au transport de cargaisons, et que si nous transportons des marchandises *viâ* Halifax et sur l'Intercolonial à meilleur marché que si elles passaient par Boston, nous ne le faisons conséquemment que parce que nous le voulons bien et non parce que nous y sommes tenus, témoignant ainsi de notre désir d'encourager les voies de communication de notre pays et aider à sa prospérité.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

H. et A. ALLAN.

A Mr F. BRAUN, secrétaire du ministère des chemins de fer et canaux.

OTTAWA, 14 décembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de l'honorable ministre des chemins de fer et canaux, d'accuser réception de vos lettres en date du 19 du mois dernier et du 3 courant, sur le projet de faire d'Halifax le port d'hiver du Canada; ainsi que du rapport de la Chambre de commerce accompagnant votre lettre du 18 mars.

En réponse, je dois vous assurer que l'honorable ministre est convaincu de la grande importance du projet, et j'ai à vous soumettre un aperçu des efforts qu'il a faits pour son succès, efforts qui ne se ralentiront pas, tant qu'il restera quelque chose à accomplir.

Le dernier gouvernement, en 1877, autorisa une réduction du tarif à 30 c. par quarter entre la Rivière-du-Loup et Halifax pour deux cargaisons d'essai seulement. En consultant les officiers du département, sir Charles Tupper constata que 26½ c. par quarter était le coût réel du transport du grain sur l'Intercolonial entre la Rivière-du-Loup et Halifax, et afin d'encourager le commerce européen à prendre la route d'Halifax, le tarif fut immédiatement réduit à ce chiffre. La ligne du Grand-Tronc, entre la Rivière-du-Loup et Lévis, fut aussi achetée par le gouvernement et des rails d'acier furent substitués aux rails de fer. Cela fut fait en avril 1879, et depuis lors cette portion du chemin a fait partie du système du chemin de fer Intercolonial. Lors de ce changement, il fut demandé un tarif proportionnel pour toute la ligne; la demande fut accordée et après une étude de la question le tarif fut fixé à 32½c. entre Québec et Halifax, et subséquemment réduit au chiffre rond de 30c.

Ce tarif fut admis par les propriétaires de navires et autres comme tout à fait satisfaisant et de nature à attirer le commerce; mais il n'est pas encore passé de grain en destination de l'Europe. Les choses en étant ainsi il est fait de grands efforts pour obtenir deux cargaisons destinées à soumettre la question à une épreuve pratique, et instruction a été donnée de tenir un compte détaillé de toutes les dépenses, de sorte que la mise en sacs et les autres frais qui ne seraient pas nécessaires avec un élévateur, ne pui sent être invoqués contre le résultat de l'expérience. Tous les efforts possibles sont aussi faits pour obtenir du commerce les renseignements nécessaires. Tout cela est fait dans le but d'arriver à une conclusion sûre relativement aux chances de ce commerce, lorsqu'il serait conduit à l'aide d'un élévateur et des autres facilités qui seraient pourvues.

Dans le but de débarrasser du commerce de bois le quai des marchandises générales à Halifax, le ministre a fait construire de nouveaux quais, et afin d'augmenter les facilités du commerce en général, il a fait ajouter considérablement à la capacité des hangars. De plus, pour engager les steamers à aller à Halifax, il a fait enlever la barrière du voisinage des dépôts de charbon, afin de permettre aux grands navires d'approcher en sûreté pour y prendre leur charbon. En outre de tout cela, il a fait prendre des mesures pour le transport le plus rapide des marchandises sur l'Intercolonial, mesures dont MM. Allan se sont déclarés si hautement satisfaits que, suivant eux, la route canadienne, *viâ* le Grand-Tronc, l'Intercolonial et le port d'Halifax, à l'aide des arrangements pris avec les steamers Allan, pourrait supporter pour le commerce avec l'Europe la concurrence de n'importe quelle autre route.

Après cette expression d'opinion de la part de MM. Allan, la surprise du ministre fut grande lorsqu'il apprit que leurs steamers portaient le fret en destination du Canada à un port américain. Il avait en plusieurs entrevues représenté à sir Hugh Allan la nécessité de sa coopération pour assurer ce commerce au Canada et faire réussir la tentative qui se fait.

A la suite d'une de ces entrevues, sir Hugh Allan proposa par écrit au gouvernement que si le gouvernement voulait établir le terminus du chemin de fer Intercolonial à Dartmouth, sa compagnie achèterait en cet endroit des propriétés et y construirait des quais et des élévateurs suffisants pour un mouvement considérable. Mais comme cette proposition était accompagnée de conditions qui ne semblaient pas avantageuses au ministre, elle ne fut pas acceptée, et sir Hugh Allan demanda subséquemment que la chose fût remise.

Je suis chargé d'ajouter qu'il ne sera épargné aucun effort pour arriver à un résultat aussi à désirer, que l'établissement d'Halifax soit le port d'hiver du Canada.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN, *secrétaire.*

A M. JOHN DOULL, président de la Chambre de Commerce,
Halifax.

REPONSE SUPPLÉMENTAIRE

(61*a*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES du 20 décembre 1880 ;—Pour copie de toute correspondance, par lettres ou télégrammes, échangée entre le ministère des chemins de fer et canaux, ou ses officiers et les propriétaires de steamers ou leurs agents, et autres, au sujet du tarif pour le transport du grain en Angleterre, *viâ* Halifax, ou se rapportant en quelque manière à la question du transport du grain ou autres produits par le chemin de fer Intercolonial et par steamers ou autres navires, du port d'Halifax en Angleterre.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,

17 mars 1881.

OTTAWA, 16 mars 1881.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous transmettre la copie ci-incluse d'une lettre—laquelle fait partie de la correspondance sur la question du port d'hiver d'Halifax—et qui, par inadvertance, a été omise dans la réponse à l'ordre de la Chambre des communes du 28 janvier dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN, *secrétaire.*

E. J. LANGEVIN, sous-secrétaire d'Etat.

---

20 décembre 1880.

MESSIEURS,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 11 de ce mois, au sujet du port d'hiver du Canada.

En réponse, je dois vous dire que l'honorable ministre reconnaît parfaitement qu'il est tout naturel, eu égard à l'avantage offert par la situation géographique, que le commerce de transport se dirige de préférence vers un port américain. Il sait également qu'en fait de choix d'une route, vous devez, la plupart du temps, vous soumettre à celui de vos expéditeurs ; mais lorsque sir Hugh Allan écrivit sa lettre (le 8 mars dernier) à sir Charles Tupper, ces considérations ne parurent pas primer les avantages résultant des efforts du ministre pour conserver ce commerce à la route canadienne. Par la lettre en question, sir Hugh Allan offre de faire une dépense de $200,000 à $250,000 pour l'acquisition de terrains et la construction de quais, d'un élévateur, etc., à Dartmouth, à la condition que le gouvernement veuille établir le terminus du chemin de fer Intercolonial à cet endroit, et qu'il consente à certaines stipulations y mentionnées. Cependant, lorsque vous avez donné au surintendant en chef de l'Intercolonial l'assurance qu'avec les arrangements pris la ligne canadienne pouvait défier toute concurrence, la situation géographique de la route était la même qu'aujourd'hui.

Il semble au ministre que les raisons que vous donnez pour détourner en hiver le commerce de transport de la route canadienne étaient aussi plausibles alors que maintenant. Il est en conséquence très-surpris que ses espérances et les vôtres soient aussi complètement déçues, et cela en présence du fait que des chargements expédiés d'Angleterre au Canada par notre route sont arrivés plus tôt que d'autres expédiés à des ports américains, quoique les premiers fussent partis un semaine plus tard. Aux yeux de sir C. Tupper, les avantages qu'offrent nos lignes n'ont pas encore été l'objet de toute la considération qu'ils méritent.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN,
Secrétaire.

RÉPONSE

(62)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 20 décembre 1880 ;—

Pour un état de la quantité et de la valeur des matériaux en fer pour ponts et des ponts en fer importés des Etats-Unis et déclarés aux douanes du Canada, et le droit perçu sur ces articles, depuis le 1er janvier 1875 jusqu'au 15 décembre 1880, faisant la distinction entre chaque déclaration ; avec les noms des importateurs et du port d'entrée, et indiquant tous les cas dans lesquels les articles ont été saisis pour évaluation trop basse, et toute entrée corrigée pour évaluation trop élevée.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
2 février 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RÉPONSE

(63)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 16 décembre 1880 ;—Pour un état de toutes réclamations faites depuis le 14 mars 1879, pour remises de droit sur des articles fabriqués pour l'exportation, donnant les noms des personnes qui ont fait des réclamations, leur siège principal d'affaires, les articles pour lesquels la remise a été demandée et le montant de chaque réclamation ; établissant la différence entre les réclamations auxquelles il a été fait droit et celles qui ont été refusées, et le motif de tel refus, et entre celles sur lesquelles aucune décision n'a été prise ; aussi, copie des règlements qui ont pu être faits par le département.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
2 février 1881.

RÉPONSE

(64)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 16 décembre 1880 ;—Pour copie de toutes instructions relatives à l'évaluation de marchandises, adressées aux officiers de douane, et tous règlements faits sous l'autorité de la section 10, chapitre 15, 42 Victoria, concernant les évaluations.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
2 février 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RAPPORT

DU

MINISTRE DE LA JUSTICE

SUR LES

PÉNITENCIERS DU CANADA

POUR L'EXERCICE QUI A FINI LE 30 JUIN 1880

Imprimé par ordre du Parlement

OTTAWA
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON
1881

A Son Excellence le Très Honorable sir John Douglas Sutherland Campbell, communément appelé le marquis de Lorne, l'un des membres du Très Honorable Conseil privé de Sa Majesté, chevalier du Très Ancien et Très Noble ordre du Chardon, et chevalier grand-croix de l'ordre Très Distingué de Saint-Michel et Saint-George, gouverneur général et vice-amiral du Canada.

PLAISE A VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel de l'inspecteur des pénitenciers, avec tableaux et états financiers et statistiques, pour l'exercice qui a fini le 30 juin 1880.

J'ai l'honneur d'être,

de Votre Excellence le très obéissant serviteur,

JAMES McDONALD,

Ministre de la justice

DÉPARTEMENT DE LA JUSTICE,

OTTAWA, 24 janvier 1881.

TABLE DES MATIÈRES

PAGE

Rapport annuel de l'inspecteur au ministre de la justice 1-23
Nombre des détenus, du 30 juin 1879 au 30 juin 1880 1-2
Nombre total des détenus dans les pénitenciers, le 30 juin 1880 2
Augmentation ou dimition dans chaque pénitencier 2
Nombre des décès 2
La proportion actuelle restera probablement la même 2
Changement de la période des rapports 3
Explication du changement fait en 1875 3
Raisons en faveur de l'année solaire 3
Etats financiers du comptable général 3
Exemples des désavantages du système actuel 3
Amendement de la loi recommandé 3
Demande du transfèrement au département de la justice du contrôle des constructions et des réparations 3
Système suivi avant 1874 3
Plaintes relatives au système actuel 4
Le contrôle du département des travaux publics a été préjudiciable aux pénitenciers éloignés 4
Attention et coopération de l'architecte en chef 4
Cas parallèle--commission des prisons pénales d'Irlande 4
Retour à l'ancien système, et au contrôle du ministre de la justice 5
Transfèrement des détenus de l'Ile-du-Prince-Edouard et d'Halifax à Kingston 5
Plus d'aide-inspecteur au Manitoba 5
M. Nixon 5
Direction directe du département, préférable 5
Il n'est pas besoin d'aide-inspecteur, le préfet étant compétent et sûr 5
Inconvénients et délais résultant de l'entremise des aides-inspecteurs 6
Ameublement pour le pénitencier de Dorchester 6
Nouveau plan amélioré de lit de prison 6
Avantages de ce nouveau lit 6
Recommandé pour d'autres prisons 6
Raison du retard de l'ouverture du pénitencier de Dorchester 6
Etats de travaux importants à l'ouverture du pénitencier 6
Reprise du temps perdu 6
Nécessité de séparer les plus mauvais sujets de ceux qui sont moins dépravés 6
La communauté tend à corrompre et démoraliser 7
Le classement n'est pas praticable à présent au Canada 7
L'isolement des criminels endurcis peut se faire aisément 7
Avantages de la séparation 7
Résultats heureux de la séparation à Belfast, Irlande 7
Demande de remplacer le pétrole par le gaz 7
Recommandation du système de chauffage par la vapeur pour tous les pénitenciers 8
Etat sanitaire des différents pénitenciers 8
Un défaut 8
Catastrophe possible 8
Expérience dangereuse 9
Temps et lieu pour le dénouement d'une conspiration 9
Mesure de précaution suggérée 9
Conduite des officiers du service pénal 9
Zèle et dévouement des aumôniers en général 9
L'aumônier catholique de Saint-Vincent-de-Paul 9

PÉNITENCIER DE KINGSTON.

Succès de l'administration 9
Conduite des détenus 10
Travail 10
Santé 10
Conduite des officiers subalternes 10
Enseignement moral et religieux 10
Ecole et bibliothèque 10
Le médecin 10
Bâtiments de la prison 10
Amélioration de la ferme, etc 10
Intérêt du préfet dans l'établissement 10
Le bâtiment restauré 10

PAGE

Moulin à farine 10
Valeur des commandes du gouvernement 10
Quels ouvrages peuvent être faits 10
Prison des femmes 11
Conduite et activité des détenues 11
La directrice 11

PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT-DE-PAUL.

Long intervalle durant lequel il n'a pas été fait d'inspection 11
Administration du Dr Duchesneau pendant les trois premières années 11
Renvoi sommaire de trois officiers 11
Accusations portées contre lui par l'honorable J. H. Bellerose 11
Enquête ordonnée 11
" ajournée 11
Congé d'absence du préfet 11
Administration transférée provisoirement au sous-préfet 11
Enquête reprise 12
Le préfet provisoire 12
La discipline peut souffrir 12
Fausses rumeurs 12
Conduite des détenus 12
Officiers subalternes 12
Espionnage—ses mauvais effets 12
Peine de l'espion et du préfet qui l'encourage 12
Etat de l'établissement 12
Etat sanitaire 13
Egoûts et eau 13
Besoins 13
Activité des prisonniers 13
Les nouveaux corps de bâtiments 13
Agrandissement de la chapelle catholique 13
Industries 13
La ferme 13
Comment l'administration est rendue facile 13
Travail des détenus et les nouveaux corps de bâtiments 13
Ouvriers formés dans le pénitencier 13
Métiers appréciés par les détenus 13
Enseignement religieux et littéraire des détenus 13
Aumôniers et leurs devoirs 13
Bibliothèque et école 14
Nécessité d'acquérir plus de terrain 14

PÉNITENCIER DE SAINT-JEAN.

Aucun changement; fonctionnement de l'établissement 14
Difficultés de l'administration 14
Articles fabriqués 14
Surplus de bois, ce qui en est fait 14
Transfèrement des machines 14
Transport à Dorchester de certains biens du pénitencier 15
Activité dans la fabrication de l'ameublement de Dorchester 15
Conduite et travail des détenus 15
Conduite des officiers 15
Rapport sanitaire 15
Transfèrement des détenus à Dorchester 15
Officiers transférés à Dorchester 15
Officiers démis 15
Le comptable est nommé comptable général 15
L'établissement ne saurait être convenable pour un pénitencier 16

PÉNITENCIER D'HALIFAX.

Statu quo 16
Caractère de l'administration 16
Etat de la prison 16
Conduite et travail des détenus 16
Personnel 16
Industries 16
Augmentation de valeur du terrain 16

PAGE

Salubrité du pénitencier 16
Le médecin, Dr R. S. Black 16
Aumôniers 17
Ecole 17
Transférement des détenus à Dorchester 17
Officiers transférés à Dorchester 17
Officiers démis 17
Recommandation relative au préfet 17
Agréable coup-d'œil restrospectif 17
Fermeture du pénitencier 17

PÉNITENCIER DU MANITOBA.

Fonctionnement de l'établissement 17
Plaintes contre les délais du département des travaux publics 18
Conduite des prisonniers 18
Châtiments corporels 18
Règles dans la Grande-Bretagne et l'Irlande au sujet des châments corporels 18
Pourquoi nos préfets ont de plus grands pouvoirs et comment ils en usent 19
Chauffage à la vapeur 19
Besoin pressant d'une clôture d'enceinte 19
Besoin de terrain additionnel 19
Rapport de mauvais traitements à l'égard des détenus catholiques 19
Avantages qui résulteront du chemin de fer 19
Travail des détenus 19
Conduite des prisonniers pendant les exercices religieux 19
Résignation du Père Lacombe 19
L'assiduité des aumôniers sera moins onéreuse à l'avenir 20
Il va bientôt falloir un nouveau corps de bâtiment 20

PÉNITENCIER DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Mauvaise conduite des détenus 20
Quelque chose va mal 20
Besoin probable d'une visite de l'inspecteur 20
Capacité du sous-préfet 20
Besoin d'une clôture 20
Coût d'une clôture convenable 21
Besoin d'un grand atelier 21
Ancien hôtel du gouvernement et ses dépendances, de nouveau sur le tapis 21
Rapports des aumôniers sur la conduite des détenus 21

PÉNITENCIER DE DORCHESTER.

Emplacement 21
Position de l'édifice 21
Le devant de l'édifice 21
La rotonde 22
L'aile 22
Chauffage 22
Terrain 22
Eau 22
Pierre 22
La clôture 23
Manufacture de balais 23
Le personnel 23

ETAT DE SITUATION, ETATS FINANCIERS, STATISTIQUES, ETC.

Pénitencier de Kingston—Rapport du préfet 24
" " de l'aumônier protestant 25
" " " catholique 26
" " du médecin, avec états 27
" " de la directrice " 31
" " de l'instituteur 31
" Revenu 32
" Dépenses 33
" Dettes actives et dettes passives 34
" Statistique criminelle 34

PAGE

Pénitencier de Kingston—Officiers 42
" Etat général de la valeur du travail 43
" Mouvements des détenus 44
" Mouvement comparé des détenus pendant les 10½ dernières années 45
" Distribution des détenus 46
" Grâces 46
" Décès 47
" Réincarcérations 47
" Réductions de peine 48
" Châtiments, département des hommes 48
" Ferme 49
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul—Rapport du préfet provisoire 36
" " de l'aumônier catholique 36
" " " protestant 49
" " du médecin 50
" " de l'instituteur 52
" Officiers 54
" Détenus, leur emploi 55
" " graciés 56
" " réincarcérés 56
" " réduction de peines 57
" Mouvement des détenus 57
" Etat comparé du mouvement des détenus 58
" Nombre des détenus dur. l'année, et moyennes mensuelles. 59
" Statistique criminelle 59
" Etat sommaire des punitions 60
" Dépenses 61
" Revenu 61
" Etat comparé des dépenses 62
" " du revenu 63
" Tableau comparé du travail 63
" " général de la valeur du travail 64
" " du travail non rémunéré 64
" Frais d'entretien du pénitencier 65
" Valeur du travail et des matériaux employés 66
" Liste des immeubles 67
" Matériel des départements 68
" Créances 68
" Réclamations 68
" Ferme et étables, en compte 69
" Rapport—Cordonnerie 70
" Atelier des tailleurs 72
" " des charpentiers 73
" Forge 74
" Atelier des ferblantiers 76
" Briqueterie 78
" Maçonnerie 78
" Boulangerie 78
Pénitencier de Saint-Jean—Rapport du préfet 79
" " de l'aumônier catholique 81
" " " protestant 82
" " du médecin 82
" " de la directrice 83
" " de l'instituteur 83
" Maladies traitées par le médecin 84
" Revenu 86
" Dépenses 85
" Travail fait dans le département des femmes 87
" Provisions en magasin, le 30 juin 1880 87
" Matériaux en magasin " 88
" Produits de la ferme 88
" Mouvement des forçats 88
" Moyenne quotidienne des prisonniers 89
" Crimes et délits des détenus 89
" Instruction et état civil des prisonniers 90
" Culte et caractère " 90
" Peines des détenus 91
" Nationalité et âges 91
" Culte, instruction et nationalité de tous les prisonniers 92
" Personnel 92
Pénitencier d'Halifax—Rapport du préfet 93
" " de l'aumômier catholique 103
" " " protestant 103

PAGE

Pénitencier d'Halifax—Rapport du médecin 102
" " de l'instituteur 104
" " de la directrice 104
" Dépenses 93
" Revenu 94
" Résumé de l'inventaire 95
" " l'évaluation 95
" Etat des incarcérations pour l'année expirée le 30 juin 1880 96
" Moyenne quotidienne des prisonniers " 97
" Réductions de peine 97
" Mouvement des détenus 98
" Personnel 100
" Valeur du produit de la ferme 100
" Valeur du travail non rémunéré 101
" Nombre de prisonniers employés dans chaque département 101
" Nombre de journées de travail 101
" Punitions 102
Pénitencier du Manitoba—Rapport du préfet 105
" " de l'aumônier catholique 105
" " " protestant 106
" " du médecin 106
" Statistique criminelle 107
" Mouvement des prisonniers 107
" Délits commis par les détenus 108
" Punitions sommaires 108
" Réductions de peine 109
" Tableau du travail non rémunéré 109
" Répartition du temps 110
" Malades traités à l'infirmerie 110
" Bilan des produits de la ferme et du jardin 111
" " cordonnerie 112
" Revenu 112
" Dépenses 113
" Officiers, 1880 114
" " 1879 117
" Ouvrages faits dans la cordonnerie et l'atelier des tailleurs 115
" Montants dus aux 115
" Tableau météorologique 116
Pénitencier de la Colombie-Britannique—Rapport du sous-inspecteur 118
" " du préfet 119
" " de l'aumônier protestant 120
" " " catholique 121
" " du médecin 121
" " de l'instituteur 123
" Revenu 124
" Personnel 124
" Ferme 125
" Mouvements des prisonniers 125
" Réductions de peine 126
" Valeur du travail fait " 126
" Décès 127
" Evasions et reprises 127
" Punitions 127
" Statistique criminelle 128

CINQUIÈME RAPPORT ANNUEL

DE

L'INSPECTEUR DES PÉNITENCIERS

DU

CANADA

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1880.

DÉPARTEMENT DE LA JUSTICE,
BUREAU DE L'INSPECTEUR DES PÉNITENCIERS,
OTTAWA, 11 janvier 1881.

A l'honorable JAMES MCDONALD, ministre de la justice.

MONSIEUR,—Conformément à l'acte concernant les pénitenciers, j'ai l'honneur de vous adresser, pour Son Excellence le gouverneur général, mon rapport annuel sur les pénitenciers du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1880, et j'y joins les rapports des préfets et autres officiers de ces institutions en même temps que les états de situation et les relevés statistiques de chacune d'elles.

Rapport soumis conformément à l'Acte des pénitenciers.

Le mouvement de la population des différents pénitenciers pendant la période écoulée entre le 30 juin 1879 et le 30 juin 1880, a été comme suit :

Nombre des détenus, du 30 juin 1879 au 30 juin 1880.

PÉNITENCIER DE KINGSTON.

	H.	F.	
Population, au 30 juin 1879	733	26=	759
Entrés dans le cours de l'exercice	226	10=	236
Sortis, par expiration de la peine, grâce, etc.	248	15=	263
Restant, au 30 juin 1880	711	21=	732

SAINT-VINCENT-DE-PAUL.

Population, au 30 juin 1879	307
Entrés dans le cours de l'exercice	158
	465
Sortis, par expiration de la peine, etc.	120
Restant, au 30 juin 1880	345

HALIFAX.

Population, au 30 juin 1879	91	1=	92
Entrés dans le cours de l'exercice	48	1=	49
	139	2=	141
Sortis, par expiration de la peine, etc	75	0=	75
Restant, au 30 juin 1880	64	2=	66

SAINT-JEAN, N.-B.

Population, au 30 juin 1879	67	3=	70
Entrés dans le cours de l'exercice	25	0=	25
	92	3=	95
Sortis, par expiration de la peine, etc	33	1=	34
Restant, au 30 juin 1880	59	2=	61

MANITOBA.

Population, au 30 juin 1879	32	2=	34
Entrés dans le cours de l'exercice	13	2=	15
	45	4=	49
Sortis, par expiration de la peine, etc	7	0=	7
Restant, au 30 juin 1880	38	4=	42

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Population, au 30 juin 1879	30	0=	30
Entrés dans le cours de l'exercice	10	0=	10
	40	0=	40
Sortis, par expiration de la peine, etc	7	0=	7
Restant, au 30 juin 1880	33	0=	33

Nombre total des détenus dans les pénitenciers.

La population totale des pénitenciers du pays, le 30 juin 1880, était de 1,279, tandis qu'à la même date en 1879, elle était de 1318, ce qui accuse une diminution de 39.

Augmentation ou diminution dans chaque pénitencier.

Bien qu'ayant reçu 30 détenus transférés d'Halifax et 8 de l'Ile du Prince-Edouard, Kingston accuse une diminution de 27; déduction faite du nombre de forçats transférés à Kingston, la diminution à Halifax a été de 26; à Saint-Jean elle a été de 9; tandis qu'à Saint-Vincent-de-Paul il y a eu augmentation de 38, au pénitencier du Manitoba de 8 et de 3 à celui de la Colombie-Britannique.

Nombre des décès.

Le nombre des décès a été de 15, savoir: 9 hommes et 2 femmes à Kingston, 2 hommes à Halifax et 2 hommes à la Colombie-Britannique; ce qui est une proportion très faible.

La proportion actuelle restera probablement la même.

Je ne m'attends pas à ce que le rapport de la population des pénitenciers avec celle du pays change considérablement. L'expérience prouve qu'une certaine partie de ceux pour qui l'école de réforme et la prison commune sont des étapes sur la route du péni-

tencier, sont perdus pour la société, et la moyenne de cette classe restera la même, je crois, dans nos institutions pénales.

Changement de la période des rapports.

En 1877, un amendement à l'Acte des pénitenciers de 1875 a établi que le rapport annuel de l'inspecteur doit s'étendre à l'exercice budgétaire au lieu de l'an solaire. Ce changement a été fait afin que le rapport pût fournir d'une manière complète et intelligible les statistiques financières se rapportant aux pénitenciers.

Explication du changement fait en 1875.

Avant 1877, les statistiques comprenaient le dernier semestre d'un exercice et le premier semestre de l'exercice suivant, et conséquemment n'offraient aucun moyen de comparaison avec celles du département des finances données dans les comptes publics soumis au parlement. Il a donc été jugé à propos de faire correspondre l'exercice des pénitenciers à l'exercice budgétaire. Un nouvel amendement à la loi a relevé en 1879 l'inspecteur de toute responsabilité concernant la comptabilité, et, en conséquence, après l'exercice de 1879-80 le rapport de l'inspecteur ne fournira plus de statistiques financières, à moins que l'on ne décide d'y joindre celles du comptable. Quoi qu'il en soit, je crois qu'il est beaucoup à désirer que l'on restitue au rapport annuel de l'inspecteur la période de l'année solaire.

L'inspecteur est déchargé de toute responsabilité concernant la comptabilité des pénitenciers, par l'amendement de l'Acte en 1879.

Raison en faveur de l'année solaire.

Une considération qui me fait suggérer ce changement, c'est que le rapport n'est ordinairement préparé que quelques semaines avant la réunion des chambres et qu'il ne leur est soumis qu'en manuscrit et non pas imprimé, comme les rapports des autres départements. Il pourrait donc comprendre les évènements du semestre terminé le 31 décembre, et non pas comme aujourd'hui garder le silence sur tout ce qui s'est passé entre le 30 juin et le 1er janvier suivant.

Le rapport annuel du comptable général pourra faire partie du rapport de l'inspecteur.

Si l'on décide que le rapport du comptable général des pénitenciers doit être compris dans le rapport de l'inspecteur, comme je crois qu'il devrait l'être en effet, il ne saurait pour cela y avoir d'inconvénient au changement que je suggère.

Quelques faits feront comprendre les désavantages du mode actuel de faire rapport.

Exemples des désavantages du système actuel.

Vers le milieu du mois de juillet dernier les détenus d'Halifax et de Saint-Jean furent transférés aux pénitencier commun des provinces maritimes à Dorchester. Une enquête importante sur la conduite et l'administration du préfet du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul fut commencée en mai dernier et terminée au mois d'octobre. Et cependant bien qu'ils se soient passés depuis plusieurs mois, ces faits ne peuvent trouver place dans ce rapport si je m'astreins aux limites qui lui sont assignées.

Amendement de la loi recommandé.

Je dois en conséquence recommander que la loi soit amendée dans le cours de cette session de façon à faire correspondre le rapport de l'inspecteur à l'année solaire.

Demande du transfèrement au département de la justice du contrôle des constructions et des réparations.

Je désire vous signaler une autre question d'importance qui devrait je crois amener un changement dans le contrôle départementaire. Je veux parler de l'autorité exercée par le département des travaux publics dans les questions de construction, de réparation et d'amélioration de bâtiments dépendant des pénitenciers. Avant que le dernier gouvernement eût, dès son arrivée au pouvoir, réglé qu'il en serait autrement, ces choses étaient sous le contrôle et la direction du département de la justice. Un architecte, ou plutôt deux, étaient attachés au pénitencier de Kingston, et recevaient relativement aux travaux à faire, leurs instructions du bureau des directeurs selon les vues et les décisions du ministre de la justice, sanctionnées, lorsqu'il y avait lieu, par un arrêté du conseil.

Système suivi avant 1874.

A cette époque je dois faire remarquer, les fonctions de ces architectes étaient limitées au pénitencier de Kingston, jusqu'à ce qu'il fût décidé de créer un nouvel établissement à Saint-Vincent-de-Paul, et leurs services furent dès lors employés là. Les prévisions budgétaires annuelles pour les pénitenciers, comprenaient les sommes jugées par le bureau, d'après l'avis des architectes, nécessaires pour bâtiments nouveaux, les améliorations et les réparations. Le département de la justice avait ainsi contrôle absolu de ce crédit et de son emploi. Il s'en suivait que tous les travaux de construction ou de réparation, étaient faits promptement et d'une façon satisfaisante, sous la direction de nos propres architectes, et avec la plus stricte économie.

Plaintes contre le système actuel, surtout en ce qui concerne le pénitencier du Manitoba et de la Colombie-Britannique.

Depuis que le département des travaux publics a eu le contrôle de la construction et des réparations, à venir jusqu'à l'année dernière, je regrette d'avoir à dire que les plaintes pour retards dans l'exécution des travaux les plus urgents, et surtout pour les nombreux et graves défauts des nouveaux pénitenciers du Manitoba et de la Colombie-Britannique, étaient désagréablement fréquentes. Ce fait est trop bien connu de vous et des autorités du département des travaux publics, pour qu'il soit besoin de faire plus que le mentionner. Les bévues grossières, pour ne pas dire plus, commises à la Montagne-de-Pierre et à New-Westminster, sous le rapport des égoûts, du chauffage et des nombreux autres défauts de ces établissements n'auraient certainement pas été commises si la construction de ces édifices eût été sous la direction d'un architecte soumis au contrôle du département de la justice et responsable à ce département. De même, les retards si faciles à éviter, survenus dans l'érection d'une palissade ou d'une clôture quelconque, de bâtiments de dépendance, et de logements pour les officiers, pour ces nouveaux pénitenciers eussent été évités si le ministre de la justice eût eu le contrôle des crédits votés pour ces fins. On s'occupe aujourd'hui de réparer ces erreurs.

Le contrôle du départ. des travaux publics a été préjudiciable aux pénitenciers éloignés.

C'est mon opinion bien arrêtée, et fondée sur ma connaissance personnelle des faits, que le contrôle qu'a eu le département des travaux publics sur la construction des nouveaux bâtiments et sur les réparations, a eu jusqu'à dernièrement un effet nuisible au bien-être et à l'avancement des pénitenciers éloignés, qui n'ont pas été sous la surveillance directe et immédiate de l'architecte en chef ou de son représentant à Kingston ou à Saint-Vincent-de-Paul. Et ici, je dois dire que j'ai toujours reçu de l'architecte en chef, M. T. S. Scott, une attention empressée et un concours cordial chaque fois que je me suis adressé à lui au sujet des besoins des pénitenciers. A qui ou à quoi étaient dus les délais dont se sont plaints si souvent à si juste droit les préfets des pénitenciers, je ne saurais le dire. Je suppose que les autres nombreux et importants ouvrages du département des travaux publics l'empêchent de donner à la construction et à la réparation des pénitenciers l'attention nécessaire.

Attention et coopération de l'architecte-en-chef.

Cas parallèle —commission des prisons pénales d'Irlande.

A ce sujet, il n'est peut-être pas hors de propos de mentionner que pendant plusieurs années la commission de direction des institutions pénales en Irlande, a fait voir dans ses rapports annuels la nécessité absolue de son affranchissement du contrôle de la commission des travaux publics pour la construction et les réparations de ses édifices et établissements.

Dans leur vingtième rapport annuel pour l'exercice expiré le 31 décembre 1873, un des directeurs des pénitenciers d'Irlande, s'exprime comme suit:

"Je crois que si le crédit pour bâtiments, réparations, chauffage et éclairage, etc., était sous le contrôle du service pénal, au lieu d'être comme aujourd'hui en partie sous le contrôle de la commission des travaux publics, et en partie sous celui des ingénieurs royaux, il en résulterait une très grande économie pour l'Etat. En Angleterre, ce crédit est contrôlé par le département pénal."

Plus loin le même rapport contient ce qui suit au sujet de la prison pénale de Spike-Island :

"Il est bon de signaler ici les difficultés que présentent les questions de réparations, altérations, etc., de cette prison, en raison de ce que le crédit pour les travaux nécessaires est sous le contrôle de la commission des travaux publics. Aucun ouvrage, quelque urgent qu'il soit, ne peut être entrepris avant d'être approuvé par le département des prisons et finalement sanctionné par la commission des travaux publics. Je demande que de même qu'en Angleterre, ces questions soient laissées au département pénal. Avec le secours d'un préposé aux travaux compétent, toutes les réparations, tous les changements et les travaux d'entretien de cette prison, pourraient être faits par les prisonniers, d'une façon très-économique pour le pays."

Si je ne me trompe, il me semble qu'un rapport subséquent annonce que le contrôle du crédit pour réparations, altérations, etc., a été transféré aux directeurs.

D'après l'expérience que j'ai des deux systèmes, je n'hésite pas à dire que les travaux de construction, de réparation, etc., se font d'une façon plus satisfaisante, plus expéditive et plus avantageuse, sous le contrôle de ce département que sous celui du ministère des travaux publics. A moins qu'il n'y ait de graves raisons pour continuer le système actuel, je recommande donc qu'un architecte compétent, et expérimenté dans la construction de prisons, soit placé sous le contrôle de ce département, et que ses fonctions soient de préparer les plans et devis des nouveaux bâtiments, d'en surveiller personnellement l'érection et de donner aux préposés aux travaux, lorsqu'il y aura lieu, les instructions nécessaires pour lui permettre d'exécuter les réparations, les altérations et en général les travaux d'entretien des établissements.

Retour à l'ancien système, et au contrôle du ministre de la justice.

Neuf forçats, détenus dans les prisons de Charlottetown et de Summerside, I.-P.-E., ont été transférés à Kingston, en compagnie de trente autres forçats d'Halifax, dont le transfèrement avait été rendu nécessaire par l'encombrement du pénitencier de la Nouvelle-Ecosse. Ce transfèrement d'un grand nombre de forçats, dont plusieurs étaient notoires pour leurs mauvaises dispositions, s'est accompli, sur une distance de plus de mille milles, sans aucun incident fâcheux. Les arrangements pris avec les chemins de fer Intercolonial et Grand Tronc étaient parfaits et ont été mis à exécution d'une façon extrêmement satisfaisante.

Transfèrement des détenus de l'Ile-du-P.-E. et d'Halifax à Kingston.

Le transfèrement s'est fait d'une manière satisfaisante.

Le département a cru à propos de se dispenser des services de l'aide-inspecteur du Manitoba comme n'étant pas nécessaires.

Plus d'aide-inspecteur au Manitoba.

Le pénitencier de cette province a été administré avec beaucoup de capacité et de succès par le préfet, depuis l'abolition de cette charge, il y a un an. Je dois à M. Nixon de le proclamer comme officier actif et laborieux. Je suis d'opinion—et cette opinion est confirmée par l'expérience—que les affaires d'un pénitencier sont mieux conduites, qu'il y a moins de malentendus et de désagréments, lorsque le préfet reçoit ses instructions directement du département, que lorsqu'elles lui arrivent par l'entremise d'un tiers qui a peu ou point d'expérience des affaires de pénitencier, et qui ne saurait prendre suffisamment d'intérêt à l'exécution de fonctions consi-

M. Nixon.

Direction directe du département, préférable.

Il n'est pas besoin d'aide-inspecteur, le

préfet étant compétent et sûr.

dérées comme peu importantes et ajoutées par surcroît à d'autres plus rémunératives et entraînant plus de responsabilité. Si le préfet est un homme capable, sûr, et au fait de ses devoirs, il n'y a pas besoin d'un aide-inspecteur pour lui dicter sa conduite ou prendre constamment note de ses actes officiels. Dans des cas de difficulté ou d'accident, s'il devient nécessaire pour l'aide-inspecteur de communiquer avec l'inspecteur pour en recevoir des instructions, le préfet peut en faire autant lui-même. La chose est tout aussi facile et plus expéditive. Bien plus, la distance de la demeure de l'aide-inspecteur, tant dans la Colombie-anglaise qu'au Manitoba, a souvent été d'un grand inconvénient pour les rapports de l'officier avec l'établissement confié à ses soins, et causé beaucoup de retards dans la transmission des rapports et de la correspondance des préfets. L'inspection du pénitencier du Manitoba peut aujourd'hui se faire semi-annuellement presque aussi facilement que le pouvait jusqu'à dernièrement celle des pénitenciers de Saint-Jean et d'Halifax.

Inconvénients et délais résultant de l'entremise des aides-inspecteurs.

Ameublement pour le pénitencier de Dorchester.

Les préparatifs pour le transfèrement à Dorchester des forçats de Saint-Jean et d'Halifax ont été faits en temps convenable. Vous avez approuvé la recommandation que j'ai faite il y a plus d'un an de faire fabriquer par les forçats de Saint-Jean l'ameublement des cellules, des chapelles et du réfectoire, ainsi que l'outillage considérable nécessaire au nouveau pénitencier. Ce qui a résulté en une économie importante.

Nouveau plan amélioré de lits de prison.

Avantages de ce nouveau lit.

J'ai fait venir de la prison d'Etat à Concord, Mass., le modèle d'un nouveau lit en fer admirablement propre aux prisons, et en ai fait construire par les forçats cent quatre-vingts exemplaires sous la direction de l'ingénieur Perrie. Les avantages de ce lit sont doubles. D'abord la paille ou les herbes employées généralement ne sont plus nécessaires. Ceci aide à la propreté de la cellule, ne produit aucune poussière, ne loge aucune vermine, et n'offre aucun réceptacle pour passe-partout, scies en ressorts de montre, poignards ou autres instruments employés dans les tentatives d'évasion. En second lieu, pendant les heures de veille que le forçat passe dans sa cellule, le lit peut être plié en forme de siége à dossier, comme il n'en a jamais été fourni dans nos pénitenciers, et sur lequel le prisonnier peut lire ou se reposer avec une certaine aise. Quand l'occasion s'en présentera il sera bon de remplacer par ce lit celui qui est maintenant dans les pénitenciers, là où les cellules sont suffisamment grandes. A Kingston les cellules sont trop petites pour ce lit.

Recommandé pour d'autres prisons.

Raison du retard de l'ouverture du pénitencier de Dorchester.

Etats de travaux importants à l'ouverture du pénitencier.

Reprise du temps perdu.

Dans mon rapport de l'exercice terminé le 30 juin 1879, j'avais recommandé que l'ouverture du pénitencier de Dorchester fût retardée jusqu'au 1er juillet 1880, dans le but de donner au département des travaux publics le temps de terminer autant que possible tous les travaux nécessaires avant le transfèrement des forçats. L'appareil de chauffage a été fini à temps, mais l'aqueduc, la palissade, le quartier des gardes et les ateliers, n'avaient pas été commencés lors de l'arrivée des forçats. Je dois dire qu'après l'ouverture du pénitencier tous les efforts ont été faits pour reprendre le temps perdu, surtout en ce qui concerne l'aqueduc et la palissade.

Nécessité de séparer les plus mauvais sujets de ceux qui sont moins dépravés.

Dans mes rapports précédents j'ai signalé l'urgente nécessité de pourvoir à la séparation des criminels endurcis d'avec ceux qui sont moins dépravés. L'aumônier catholique du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul parle de ce sujet d'importance vitale avec force et clarté, dans son rapport, à propos des délibérations du congrès de Stockholm. Cette question a longtemps occupé l'esprit de ceux qui s'intéressent à l'administration des institutions pénales. Nos pénitenciers étant bâtis de façon à ce que les forçats y soient indistincte-

ment réunis, il arrive malheureusement qu'ils peuvent en quelque sorte devenir des écoles de vices, et tendre à la propagation plutôt qu'à la diminution du crime. Il peut en résulter une injustice grave, tant à l'égard des prisonniers eux-mêmes, que pour la société en général, au sein de laquelle ils peuvent retourner à l'expiration de leur peine, plus dépravés et plus dangereux qu'auparavant. Il serait beaucoup à désirer de même que très-salutaire, que nous pussions adopter dans nos pénitenciers, le système de classement suivi dans la Grande-Bretagne et en Irlande. Le plan de nos édifices s'oppose à l'adoption de cet excellent système à moins qu'on n'encoure de grandes dépenses. Néanmoins, il peut être fait quelque chose pour remédier à ce défaut si malheureux de notre système pénitentiaire comparativement si parfait sous tous les autres rapports essentiels. Plus d'une fois dans mes rapports annuels, j'ai signalé des moyens faciles de pourvoir dans les différents pénitenciers à l'isolement des forçats de mauvaises dispositions. Dans les additions encore à construire aux pénitenciers de Saint-Vincent-de-Paul, de Dorchester, du Manitoba et de la Colombie-Britannique, il pourrait être construit un nombre suffisant de cellules grandes et bien éclairées, où les criminels endurcis pourraient être enfermés avec leur tâche quotidienne pendant trois, six, neuf ou douze mois, ou aussi longtemps que leur isolement pourrait être jugé nécessaire. C'est à Kingston, où les édifices sont maintenant au complet et où les cellules sont très-petites que l'isolement des prisonniers présente la plus grande difficulté. Cependant, comme la population du pénitencier diminue et ne sera probablement plus augmentée par des détachements d'autres pénitenciers, une des ailes de l'édifices pourrait prochainement être consacrée à cette fin. Les prisonniers pourraient remodeler les cellules de façon à les mettre dans les conditions nécessaires.

La communauté tend à corrompre et démoraliser.

Le classement n'est pas praticable à présent au Canada.

L'isolement des criminels endurcis peut se faire aisément.

Non-seulement le système de séparation offre une certaine mesure de protection pour les moins dépravés contre de nouvelles influences délétères, et empêche les plus pervers de propager leur corruption, mais il donne encore à ceux-ci l'occasion de rentrer en eux-mêmes et de recevoir sans interruption le seul enseignement moral et religieux donné à ces détenus. La séparation assure au moins l'empire d'un principe primordial qu'il est du devoir de l'état de ne pas perdre de vue, savoir, que *la prison ne doit pas renvoyer à la société de plus mauvais sujets qu'elle n'en a reçus*, et, comme conséquence nécessaire, elle tend à réduire le nombre des crimes en séparant le maître de l'élève, et en prévenant l'initiation de nouveaux adeptes dans les différents artifices des criminels de profession. Je crois qu'il est parfaitement possible d'arriver à ce but désirable sans courir les dangers qui sont généralement attribués à la séparation ; attendu que l'application de ce système est tout à fait compatible avec l'accomplissement d'une certaine somme de travail de peine, et le maintien de la santé physique et mentale. Et cette opinion n'est pas théorique, mais basée sur l'expérience du fonctionnement du système à Belfast (Irlande), où il a été en opération assez longtemps pour permettre de juger de ses résultats, et où les avantages moraux ont été obtenus sans infractions aux règlements de séclusion, de travail forcé et de diète; la santé des prisonniers soumis à cette discipline, ne rendant aucun relâchement nécessaire.

Avantages de la séparation.

Résultats heureux de la séparation à Belfast, Irlande.

Permettez-moi encore une fois de recommander que l'attention du département des travaux publics soit attirée sur les avantages qu'il y aurait à employer le gaz dans les pénitenciers, où ce mode d'éclairage ne coûterait pas en définitive beaucoup plus que le système

Demande de remplacer le pétrole par le gaz.

actuel. A Kingston, à Saint-Vincent-de-Paul, à Dorchester et dans la Colombie-Britannique, la houille peut être obtenue à des prix modérés. Tous les travaux d'installation, et la fabrication même du gaz peuvent se faire par les détenus. Le gaz est universellement employé dans les principales intitutions pénales de la Grande-Bretagne, d'Irlande et des Etats-Unis. Le surplus de lumière, l'économie de travail, les avantages du gaz sous le rapport de la propreté et de la sûreté, compenseraient pour la différence entre le prix de cet éclairage et la valeur des lampes, du pétrole, des objets cassés, et du temps des prisonniers chargés des lampes. Bien qu'il ne soit encore, heureusement, résulté de l'emploi de pétrole aucun accident sérieux dans les pénitenciers, il est cependant évident que la combustion d'une matière explosive dans des lampes qui sont à la portée de gens mal intentionnés ou faibles d'esprit, est accompagnée de grands risques.

Recommandation du système de chauffage par la vapeur pour tous les pénitenciers.

Je dois aussi recommander de nouveau le changement du système de chauffage dans les pénitenciers de Kingston, de Saint-Vincent-de-Paul et de la Colombie-Britannique. Il est inutile d'insister sur l'avantage du système que j'ai déjà suggéré sur celui qui est employé actuellement dans ces établissements.

Etat sanitaire des différents pénitenciers.

L'état sanitaire des différents pénitenciers durant l'année a été très satisfaisant, comme on verra par les rapports des médecins. Ces rapports feront voir que l'on prend les mesures sanitaires nécessaires, et que les résultats en sont bons. Si l'on considère qu'en général les forçats appartiennent à un ordre plysique peu élevé, qu'ils naissent et sont élevés dans des conditions peu favorables à la santé, qu'ils sont de bonne heure adonnés aux vices, et que leurs excès ruinent ou détériorent leur constitution, on peut dire que les statistiques de la mortalité et des traitements médicaux, soit à l'hôpital ou au dehors, démontrent, que sous le rapport sanitaire, les prisonniers reçoivent les soins nécessaires, et que les conditions de leur existence, leur logement, leurs vêtements et leur diète, sont meilleurs que lorsqu'ils sont en liberté. Il n'est arrivé aucun accident très-grave dans le cours de l'année, et la chose fait honneur aux officiers, attendu que vû la nature des travaux et le nombre des détenus, il est évident que de grandes précautions doivent avoir été prises et que l'on doit avoir exercé beaucoup de prévoyance pour empêcher les accidents.

Un défaut.

Je désire attirer votre attention sur une chose qui m'a longtemps paru, ainsi qu'aux différents officiers supérieurs des pénitenciers, être d'une importance sérieuse. Comme vous savez, les forçats déjeûnent et dînent en commun. Ils soupent dans leurs cellules. Au déjeûner tout le personnel est présent; mais il n'en est pas ainsi du dîner. La moitié des officiers seulement sont sur les lieux, les autres étant chez eux, où ils prennent à la hâte un malheureux repas. Au bout d'une demi-heure (12.30) ces derniers reviennent relever ceux qui font le service au réfectoire et ailleurs, afin de leur permettre de manger avant la reprise du travail à une heure. A Kingston, à peu près 700 forçats sont quotidiennement réunis au dîner, et au moins la moitié de ce nombre à Saint-Vincent-de-Paul. En dépit de la plus stricte vigilance et des plus grandes précautions, il est bien connu que dans les institutions pénales il se trame des complots de révolte générale ayant l'évasion pour but. Quelquefois l'émeute se déclare dans les ateliers, quelquefois dans le préau de la prison; mais on entend rarement parler de troubles dans un réfectoire, parce que dans la plupart des institutions pénales

Catastrophe possible.

du vieux monde et des Etats-Unis, les repas sont servis aux prisonniers dans leurs cellules. La raison en est, comme on m'en a informé en plusieurs cas, dans l'appréhension qu'il pourrait résulter quelques dangers de la réunion d'un si grand nombre de mauvais sujets. Au Canada, nous avons pendant plusieurs années fait l'expérience du système de communauté dans le travail, les repas et les exercices religieux, et heureusement jusqu'à présent les résultats n'ont pas été mauvais. Mais que cette expérience soit accompagnée de grands dangers, c'est ce que personne ne saurait nier. Il n'y a pas de moment de la journée qui soit plus favorable à une révolte dans un pénitencier, que l'heure du dîner où les détenus sont rassemblés dans toute leur force. Il ne saurait être choisi de meilleur endroit pour le dénouement d'une entreprise de cette nature, que le réfectoire, où un petit nombre d'officiers seulement ont la garde de plusieurs centaines d'hommes, munis de couteaux et de fourchettes, qui entre les mains d'un si grand nombre peuvent devenir des armes formidables. Ayant signalé une éventualité qui peut se réaliser d'un jour à l'autre, et contre laquelle devraient être prises toutes les précautions suggérées par la prudence, je prends la liberté de suggérer, comme moyen de prévenir le danger ou d'y faire face, que pendant que les détenus sont au réfectoire, tout le personnel des gardiens et des gardes soit dans l'enceinte du pénitencier. Si cette recommandation est adoptée, il faudra fournir le dîner aux gens chargés du service de la police, c'est-à-dire aux gardes, aux gardiens et aux instructeurs qui font les fonctions de gardes et de gardiens. Ce serait une dépense quotidienne d'environ 12½c par tête. Les légumes nécessaires sont récoltés sur le terrain du pénitencier, et la viande s'obtient aux prix stipulés dans le contrat d'entreprise.

Expérience dangereuse.

Temps et lieu pour le dénouement d'une conspiration.

Mesure de précaution suggérée.

La dépense serait donc pour tous les pénitenciers du pays, d'environ $4,000, et elle ajouterait beaucoup à la sûreté des personnes et des biens, ainsi qu'au bien-être d'une digne classe de serviteurs publics dont les fonctions sont constantes et onéreuses.

Coût approximatif.

C'est avec beaucoup de plaisir que je puis de nouveau rendre témoignage au zèle, à la capacité, et à la bonne conduite des officiers du service pénal, les exceptions à faire étant à peine appréciables sur un nombreux personnel.

Conduite des officiers du service pénal.

Je dois exprimer d'une façon toute particulière ma haute appréciation du dévouement et du zèle que les différents aumôniers mettent à l'exercice de leurs fonctions. Sans vouloir blesser personne ni reconnaître à aucun aumônier plus de mérite que les autres ne seraient prêts à lui reconnaître, je dois dire que plus que tout autre l'aumônier catholique de Saint-Vincent-de-Paul se dévoue cœur et âme à sa mission. En moyenne il passe au pénitencier, quand la maladie où l'absence ne l'en empêche, six ou sept heures par jour à enseigner, exhorter et consoler les prisonniers confiés à sa charge. Le ton et l'esprit de ses rapports annuels montrent d'une façon non équivoque le profond intérêt qu'il prend à tout ce qui se rapporte aux progrès de la discipline pénale, à l'élévation du caractère des officiers, et au bien moral des détenus.

Zèle et dévouement des aumôniers en général.

L'aumônier catholique de Saint-Vincent-de-Paul.

PÉNITENCIER DE KINGSTON.

Cet établissement, qui est le plus grand et le plus peuplé de nos pénitenciers, a été administré cette année avec tout le jugement, la capacité et le succès, qui ont marqué jusqu'à présent la carrière officielle du préfet actuel.

Succès de l'administration.

Conduite des détenus.

Somme toute, la conduite des prisonniers a été satisfaisante. Il n'y a à enregistrer aucuns délits sérieux et aucuns cas graves de mauvaise conduite. La discipline a été bien maintenue, et il a été comme par le passé fait assez de travail pour occuper d'une façon ou d'une autre la forte population de l'établissement.

Travail.

Les détenus se sont bien et industrieusement occupés des tâches qui leur a été assignées.

Santé.

L'état sanitaire du pénitencier a été aussi satisfaisant que possible; aucune maladie sérieuse ou contagieuse n'ayant sévi dans le cours de l'année.

Conduite des officiers subalternes.

La conduite des officiers subalternes n'a rien eu à reprendre, et aucun rapport de conséquence n'a été fait contre les membres du personnel.

Enseignement moral et religieux.

Les aumôniers se sont occupés avec zèle de l'enseignement moral, religieux et intellectuel des prisonniers.

Ecole et bibliothèque.

L'école a été fréquentée avec fruits par un très-grand nombre tandis que la bibliothèque a été une source fructueuse de récréation et de progrès intellectuels. Les effets salutaires de ces différents avantages se voient dans le maintien et dans la conduite générale des détenus.

Le médecin.

Le médecin a été ponctuel et diligent dans le traitement des détenus, y compris les cas de démence.

Bâtiments de la prison.

Le préfet a entretenu en bon état les bâtiments et les dépendances, au moyen du travail des détenus.

Amélioration de la ferme, etc.

Intérêt du préfet dans l'établissement.

Le préfet mentionne dans son rapport les améliorations qui ont été faites à la ferme et à l'établissement en général. Les efforts de M. Creighton pour augmenter la valeur du pénitencier et des dépendances sont constants et infatigables. En effet l'établissement lui appartiendrait, qu'il ne saurait se montrer plus intéressé à son progrès et à sa prospérité.

Le bâtiment restauré.

Le corps de bâtiment restauré destiné à servir d'asile d'aliénés, de moulin, etc., sera bientôt terminé. La construction a été lente et s'est faite sous le contrôle du département des travaux publics; mais la bâtisse dans tous ses détails est solide, massive et bien faite.

Moulin à farine.

Je vous prie de sanctionner avant la fin de l'exercice actuel l'emploi du crédit voté à la session 1880 pour un moulin. L'économie qui résultera de la fabrication à Kingston de la farine nécessaire aux trois pénitenciers de l'est, comme le démontrent les rapports du préfet à ce sujet, vaut la peine qu'on tente l'expérience. Le coût du moulin ne dépassera probablement pas $600, et selon les calculs de M. Creighton, ce chiffre n'atteint pas celui de l'économie qui en résultera chaque année.

Valeur des commandes du gouvernement.

Le préfet mentionne les avantages retirés des quelques commandes —principalement de vêtements—qu'il a obtenues du gouvernement. L'importance qu'il y a de donner aux pénitenciers toute l'aide possible en fait de commandes d'ouvrages pour les différents départements, est évidente. Tout ce qui peut tendre à faire de ces pénitenciers des établissements se soutenant d'eux-mêmes, est un avantage pour tout le pays.

Quels ouvrages peuvent être faits.

Toutes sortes d'ouvrages peuvent être exécutés par les détenus, tels qu'extraction, taillage et posage de la pierre, charpenterie et

menuiserie, peinturage, tonnellerie, fonderie et forgeronnerie, confection de vêtements, cordonnerie, etc. On voit par cela que le pénitencier de Kington peut être chargé de la construction du gros matériel roulant des chemins de fer, tel que wagons à marchandises fermés ou plats, et de tous les articles en fonte nécessaires aux chemins de fer. Ceci peut engager les ministres qui ont le contrôle des grands travaux publics du pays, ainsi que les compagnies de chemins de fer, à voir s'ils ne sauraient être servis par M. le préfet Creighton à meilleures conditions qu'ailleurs.

Prison des femmes.

Le département des femmes a comme par le passé été admirablement administré. Les arrangements de la prison n'ont pas été changés. La conduite des détenues a été très-satisfaisante, d'après le rapport de la directrice. Les travaux des détenues, consistant en blanchissage, tricotage, raccommodage, couture grossière, travaux de cuisine et de ménage, ont employé tout leur temps et ont été faits avec bonne volonté. La directrice fait tout en son pouvoir pour le bien moral de celles qui lui sont confiées. J'ai raison de croire que plusieurs, ou plutôt le plus grand nombre, profitent grandement de ses enseignements. Le pays peut se féliciter du petit nombre de femmes qui occupent ses pénitenciers.

Conduite et activité des détenues.

La directrice.

PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT-DE-PAUL.

Long intervalle durant lequel il n'a pas été fait d'inspection.

Pour des raisons administratives qu'il n'est pas nécessaire de donner ici et que vous connaissez déjà, je n'ai pas inspecté ce pénitencier depuis près de deux ans; ce qui fait que je n'ai pas eu occasion de connaître l'état des affaires de ce pénitencier sous l'administration du préfet.

Administra- du Dr Duchesneau pendant les trois premières années.

Pendant les trois premières années qui ont suivi la nomination du Dr Duchesneau, et jusqu'à la date de ma dernière inspection dans le cours de l'été 1878, je n'ai pas trouvé matière à reproches dans sa conduite ou ses actes officiels. Jusqu'au mois d'avril dernier je n'avais pas l'ombre d'un soupçon qu'en qualité de chef de cette importante institution, il pût y avoir donné lieu à une mise en accusation. Le renvoi sommaire et très-arbitraire de trois officiers dignes et de bonne conduite, pour une faute qui avait été laissée passer par un ci-devant ministre de la justice et par l'inspecteur, après investigation, entraîna une série d'accusations contre le préfet et la demande d'une investigation de la part de l'honorable sénateur Bellerose.

Renvoi sommaire de trois officiers.

Accusations portées par l'honorable M. Bellerose.

Enquête ordonnée.

Enquête ajournée.

A mon retour des provinces maritimes, l'été dernier, vous m'avez chargé de faire sur ces chefs d'accusation une enquête que j'ai commencée vers le 18 mai. L'enquête a continué jusqu'au 21 juin, et a été alors ajournée pour me permettre de diriger l'ouverture du nouveau pénitencier de Dorchester, et le transfèrement des détenus des pénitenciers de Saint Jean, N.-B., et d'Halifax. Nombre de témoins ont été examinés sous serment et leurs dépositions prises par écrit avant l'ajournement.

Congé d'absence du préfet.

Administration trans-

Vu la nature des témoignages, et les sentiments de défiance et d'hostilité se manifestant de part et d'autre entre le préfet et la majorité des officiers tant supérieurs que subalternes, j'ai cru de mon devoir de recommander qu'il fût accordé au préfet un congé d'absence jusqu'à ce que l'enquête fût terminée et que vous eussiez donné votre décision. Vous avez approuvé ma recommandation, et l'administration du pénitencier a été provisoirement confiée à M. le sous-préfet

férée provisoirement au sous-préfet.

H. B. Mackay, qui s'est acquitté de sa tâche avec soin, prudence et habileté.

Enquête reprise.

L'enquête a été reprise le 13 septembre et conformément à vos instructions sous la présidence commune du sous-ministre de la justice et de moi-même. Elle a continué jusqu'au 22 octobre, jour où elle a fini après que cent trente témoins eussent été entendus et que près de cinq mille pages de dépositions eussent été écrites. En attendant votre décision sur le résultat de cette enquête, il ne conviendrait pas que j'en dise davantage, au moins quant au préfet.

Le préfet provisoire.

En dépit des grandes difficultés auxquelles le préfet provisoire avait à faire face, parmi lesquelles la moindre n'était pas la froideur d'une certaine partie du personnel, il a, comme je l'ai déjà dit, rempli les fonctions qui lui incombaient, avec capacité et de façon à lui faire honneur.

La discipline peut souffrir.

La discipline a pu souffrir un peu parmi les officiers et les détenus depuis que l'enquête est terminée et que l'affaire est en suspens. Dans un établissement comme celui-ci, lorsque les fonctions du chef sont remplies par un remplaçant, on doit s'attendre qu'un certain relâchement s'introduira insensiblement et irrésistiblement, malgré la plus stricte vigilance et les plus vigoureux efforts de la part de l'officier en charge pour le prévenir. Jusqu'à l'heure où j'écris, depuis plus de six mois que M. Mackay est chargé du pénitencier, rien de fâcheux n'est survenu qui ne fût pas arrivé et qui de fait n'arrive pas dans tout pénitencier administré par un chef permanent.

Fausses rumeurs.

Vû que de fausses rumeurs ont été habilement mises en circulation au préjudice du préfet provisoire, ce dernier paragraphe n'est pas hors de propos ni sans sa raison d'être.

Conduite des détenus.

Les rapports établissent qu'en général la conduite des détenus a été satisfaisante. Lors d'une récente inspection, les livres n'accusaient aucun acte de violence ni autre sérieuse infraction de la règle.

Officiers subalternes.

Autant que j'ai pu savoir, les officiers subalternes ont rempli leurs devoirs fidèlement et avec capacité.

Espionnage—ses mauvais effets.

Quelques uns semblent avoir été disposés à jouer le méprisable rôle d'espions, en faisant en sous-mains des rapports au préfet, au préjudice de leurs camarades, et ceux-ci n'ont pas eu l'avantage de s'expliquer ni de se défendre. Comme cet odieux système d'espionnage est essentiellement propre à détruire parmi les officiers toute confiance et esprit de corps, sans lesquels un pénitencier ne saurait être gouverné comme il doit l'être, j'ordonnerai, avec votre approbation, que tout officier qui, à l'avenir, s'abaissera au point de se permettre ou d'encourager cette pratique démoralisatrice, soit destitué. Si un préfet n'a pas assez de vigilance et de discernement pour se former une idée juste des mérites et du caractère de ses officiers sans se servir d'espions—qui, vu la nature compromettante du service rendu, se font pour le moment ses égaux sinon ses maîtres—il n'est pas propre à sa position, et il doit être sur le champ renvoyé. Mieux vaut destituer dix préfets que de leur permettre de rabaisser le caractère d'un établissement sur lequel on s'attend qu'ils exerceront une influence régénératrice.

Peine de l'espion et du préfet qui l'encourage.

Etat de l'établissement.

J'ai trouvé les bâtiments, y compris les chapelles, l'infirmerie, les cellules, les ateliers, le réfectoire, la cuisine, etc., en un excellent état d'ordre et de propreté, la literie propre et suffisante ; et les provisions de qualité irréprochable.

L'état de santé des prisonniers et des officiers peut être regardé comme excellent. Etat sanitaire.

Le système d'égoûts se développe et s'améliore, et l'eau est abondante et bonne. Egoûts et eau.

Il y a grandement besoin d'une buanderie, d'une sècherie et d'une infirmerie, en dehors des bâtiments actuellement occupés. Ces bâtiments seront sans doute construits avant longtemps. Besoins.

L'activité des détenus a été très-satisfaisante, à en juger par la somme et la variété de l'ouvrage fait. Activité des prisonniers.

La nouvelle aile dont j'ai parlé dans mon rapport de l'année dernière comme en voie de construction, a été terminée et est occupée depuis plusieurs mois. Une autre aile est en voie rapide de construction et sera, je suppose, prête à être occupée l'été prochain. Les nouveaux corps de de bâtiments.

La chapelle catholique a été agrandie et est à présent suffisamment spacieuse. Agrandissement de la chapelle catholique.

Un grand nombre de détenus ont été constamment et avec profit employés à l'extraction et au taillage de la pierre, à la maçonnerie et comme charpentiers, forgerons, plombiers, ferblantiers, etc., pour la nouvelle aile. Industries.

La ferme a été beaucoup améliorée par de nouveaux travaux d'assèchement ainsi que par une culture habile, et a donné un bon rendement. La ferme.

Grâce au nombre et à la variété des emplois qui peuvent être donnés à tout détenu en état de travailler, ainsi qu'à la bonne volonté et à l'énergie des officiers en général, la tâche d'administrer ce pénitencier de façon à mériter l'approbation de ce bureau, est comparativement aisée. Comment l'administration est rendue facile.

Il est bon de dire au sujet des nouveaux bâtiments, que la brique a été fabriquée, la pierre tirée de la carrière, la chaux cuite, le bois préparé et les ferrures des portes, des grilles et des fenêtres, forgées, par les détenus. Le coût réel de ces constructions n'est pas de moitié aussi élevé que si elles eussent été faites à l'entreprise. Travail des détenus et les nouveaux corps de bâtiments.

Bien que tout le travail ait été fait par des détenus, il ne faut pas croire qu'il se trouvât parmi eux tous les ouvriers nécessaires à ces ouvrages. Les cinq sixièmes au moins d'entr'eux ont appris leurs métiers au pénitencier. A présent que ces gens ont à leur disposition des moyens de gagner honnêtement leur vie, il y a tout lieu d'espérer et de croire qu'ils seront moins sujets à retomber dans la crime lorsque sera expirée leur peine. C'est un avantage immense pour les détenus que d'avoir ainsi l'occasion d'apprendre des métiers et ils l'apprécient comme ils le doivent. Il y en a tant qui désirent apprendre qu'on en a fait un privilège attaché à la bonne conduite. Il est de plus à remarquer que les cas de mauvaise conduite parmi les prisonniers travaillant à des métiers sont moins nombreux que parmi ceux qui sont employés à des tâches d'occasion, bien que le travail de ces derniers soit beaucoup plus aisé. Ouvriers fournis das le pénitencier. Métiers appréciés par les détenus.

L'enseignement moral, religieux et littéraire des détenus a été l'objet de soins assidus. Les aumôniers n'exercent leur ministère que dans le pénitencier; ils peuvent en conséquence consacrer tout leur temps au profit des prisonniers. Personne ne contestera les avantages qu'il y a à inculquer des sentiments religieux chez ces individus, et malgré les doutes qu'ont créés à ce sujet d'indiscrètes exagérations des résultats de l'influence religieuse, et de fausses idées répandues sur les véritables fonctions des aumôniers dans les Enseignement religieux et littéraire des détenus Aumôniers et leurs devoirs.

pénitenciers, il est certain que ces avantages sont fort appréciés des forçats, et les efforts des ministres de la religion portent peut-être autant de fruits parmi eux que dans les rangs de la société.

Bibliothèque et école.

Ici, comme dans les autres pénitenciers, la bibliothèque et l'école relèvent des aumôniers. Des livres purement religieux, instructifs ou récréatifs sont fournis aux prisonniers, parmi lesquels ils sont très recherchés. L'école est extrêmement bien conduite par le zélé instituteur, et les progrès de la plupart des détenus sont très-satisfaisants. L'aumônier catholique visite l'école tous les jours, et par sa présence et son influence, donne à l'instituteur une aide morale qui contribue grandement au succès de l'école.

Nécessité d'acquérir plus de terrain.

J'ai parlé dans mon dernier rapport annuel de l'avantage qu'il y aurait à acheter plus de terrain pour permettre d'agrandir la ferme et l'enceinte. Le préau est à présent rétréci de la façon la plus incommode par les additions faites aux bâtiments originaires, et je recommande avec instance que l'on s'occupe de cet agrandissement nécessaire. La terre attenant au pénitencier est à vendre et peut être acquise, dit-on, à un prix raisonnable. M. le Dr Taché, dans son rapport comme commissaire, insiste sur l'acquisition de la ferme Germain, et mentionne le chiffre exact pour lequel elle pouvait être achetée lorsqu'il était à Saint-Vincent-de-Paul, en 1879. Je recommande que l'on s'informe du prix qu'il faudrait aujourd'hui en donner, et qu'un crédit soit en conséquence porté au budget. L'agrandissement du préau n'est pas à discuter. Tous ceux qui le voient et sont en état de se former une opinion, admettent cette nécessité. Le mur d'enceinte ne peut être reculé sans une addition de terrain ; conséquemment, la conclusion à tirer est trop évidente pour être mentionnée.

PÉNITENCIER DE SAINT-JEAN.

Aucun changement; fonctionnement de l'établissement.

Il n'y a pas eu de changements dans les arrangements de la prison ni dans l'emploi des détenus, à l'exception de la fabrication des meubles du pénitencier de Dorchester, dont j'ai déjà parlé. Il est agréable de rapporter que le fonctionnement de l'établissement a été de nature à faire honneur au préfet et aux autres officiers.

Difficultés de l'administration.

L'administration a dû faire face, l'année dernière, à des difficultés considérables, et a demandé infiniment de circonspection et d'activité. Cet état de choses était dû à l'incertitude de la durée du séjour dans ce pénitencier, différentes dates ayant été fixées pour le transfèrement des forçats à Dorchester. Dans l'attente de la nouvelle phase de leur captivité, les prisonniers sont entrés dans un état d'excitation extrême, et ont été plus que jamais à l'affût d'occasions de s'échapper. Mais la vigilance et l'énergie du personnel ont déjoué toute tentative d'évasion.

Articles fabriqués.

La fabrication de balais, de cuves et de seaux, a été continuée jusqu'au transfèrement des détenus, au mois de juillet. La demande de ces articles a été meilleure que l'année précédente, et les prix quelque peu plus élevés.

Surplus de bois, ce qui en est fait.

Le surcroît de pièces d'épinette et de pin, achetées l'année dernière pour la fabrication, a été en partie converti en meubles et en partie scié pour l'usage du pénitencier de Dorchester.

Transfèrement des machines.

La machine, la chaudière et l'outillage des ateliers, ont été démontés et mis en état d'être transportés au nouveau pénitencier, où ils seront utilisés.

Il a été transporté à Dorchester une quantité considérable des biens du pénitencier, consistant en vêtements, literie, provisions, chevaux, voitures, cochons, outils, etc.

Transport à Dorchester de certains biens du pénitencier.

Je ne saurais trop louer le zèle et l'activité déployés par le préfet, et les officiers chargés des détachements au travail, ainsi que des détenus eux-mêmes employés à la fabrication d'un grand nombre de meubles, d'outils, etc., que j'avais commandés pour le pénitencier de Dorchester. La commande a été exécutée en très peu de temps et de façon à faire honneur à tous.

Activité dans la fabrication de l'ameublement de Dorchester.

Somme toute, il n'y a pas de reproches sérieux à faire aux prisonniers sous le rapport de la conduite ou de l'activité. Le préfet ne m'a rapporté aucune faute grave ni infraction sérieuse à la discipline.

Conduite et travail des détenus.

L'année s'est passée sans qu'il ne m'ait été fait de rapport de mauvaise conduite ou de négligence de devoir de la part des officiers subalternes.

Conduite des officiers.

La santé des officiers et des forçats a été bonne. Prenant en considération l'encombrement de la prison, les défauts de la ventilation des cellules, du dortoir, et de l'infirmerie, située immédiatement sous le toit, en même temps que la malpropreté et la mauvaise santé de la plupart des prisonniers simples à leur arrivée, l'état sanitaire du pénitencier m'étonne depuis plusieurs années.

Rapport sanitaire.

La position qu'il occupe sur le bord de la baie de Fundy, où les occupants ont l'avantage de respirer en abondance l'air fortifiant de la mer, doit être la raison de sa salubrité. Le médecin, le Dr Daniels, a toujours été à son poste, et prompt à prendre les mesures nécessaires pour prévenir l'empiètement des maladies.

Le 14 juillet dernier, cinquante-huit forçats (hommes) ont été transférés de ce pénitencier à celui de Dorchester. Deux femmes pour lesquelles il n'y avait pas alors de places de préparées, et un détenu trop malade pour être transféré ont été laissés. Le transfèrement s'est fait sans accident ni encombre. Les officiers du pénitencier de Saint-Jean, sous la direction de l'inspecteur, ont eu la charge du transfèrement, pendant lequel les prisoniers se sont bien conduits.

Transfèrement des détenus à Dorchester.

Les officiers suivants, ci-devant employés ici, forment à présent partie du personnel du pénitencier de Dorchester : le gardien-chef, le mécanicien, chargé des fonctions de gardien-chef adjoint, trois gardiens, six gardes, et la directrice, qui remplira les fonctions de sous-directrice.

Officiers transférés à Dorchester.

Les officiers suivants ont été retenus ici pour garder les trois forçats et les prisonniers simples, jusqu'à la fermeture du pénitencier au mois d'octobre ; époque où le besoin de leurs services a cessé : le préfet, l'aumônier catholique, l'aumônier protestant, le chirurgien, le commis du magasin, le garde-magasin, deux gardes, le gardien de duit et la sous-directrice. Le préfet a été mis à la retraite avec pension, et une gratification proportionnée au service, a été accordée à chacun des autres officiers, excepté un à qui le gouvernement a refusé cette faveur pour raisons suffisantes.

Officiers démis.

M. le comptable George L. Forster, dont j'ai plusieurs fois signalé l'habileté et la droiture, dans le cours des six dernières années, a été nommé par vous comptable général des pénitenciers. Je suis persuadé qu'il se montrera digne et à la hauteur de cette position, qui fournit un plus grand champ à l'exercice de ses capacités et de son application au travail.

Le comptable est nommé comptable général.

L'établissement ne saurait être convenable pour un pénitencier.

Le changement est avantageux pour les détenus.

Je ne puis m'empêcher d'exprimer ma sincère satisfaction de voir que l'ouverture du pénitencier de Dorchester a fermé celui de Saint-Jean comme établissement pénal. Dès ma première visite et jusqu'à ma dernière, j'ai toujours considéré et rapporté cet établissement comme ne convenant pas à sa destination. Il aurait pu passer, comme prison commune—et très commune encore—mais comme pénitencier il était tout-à-fait impropre. Rien dans les arrangements matériels de l'établissement n'était de nature à encourager ou élever, ou influencer agréablement l'esprit du malheureux détenu pendant la période de sa peine. Tout était sombre et triste. C'est pourquoi je suis heureux que les forçats du Nouveau-Brunswick aient été soustraits à influence délétère qu'avait sur eux leur constante association avec les simples prisonniers et que leur condition matérielle ait été en même temps améliorée d'une façon si marquée.

PÉNITENCIER D'HALIFAX.

Statu quo.

A part du transfèrement de trente détenus à Kingston dont j'ai parlé plus haut, rien n'est arrivé de remarquable depuis le 30 juin 1879.

Charactère de l'administration.

L'administration a été bonne et économique, et la discipline bien maintenue. Quant au transfèrement, ce que j'ai dit relativement au pénitencier de Saint-Jean s'applique également à celui-ci.

Etat de la prison.

Pendant toute l'année la prison a été bien entretenue, sûre, propre, en ordre, bien aérée et fournie d'excellente eau.

Conduite et travail des détenus.

L'examen que j'ai fait des rapports et des livres de punitions, ainsi que la déclaration du préfet lors de mes visites, me permettent de dire que la conduite et l'activité des forçats ont été louables. C'est ce qu'on peut voir par le rapport des punitions infligées. Cela fait vraiment honneur au préfet de pouvoir maintenir une rigoureuse discipline sans punir plus souvent.

Personnel.

C'est avec plaisir que je rends témoignage au bon caractère des membres du personnel et à la fidélité qu'ils déploient dans l'exercice de leurs fonctions. J'eusse été bien aise de pouvoir retenir les services de chacun d'eux à Dorchester.

Industries.

L'ouvrage qui s'est fait consiste dans la fabrication de balais, de chaussures, l'extraction de la pierre, la culture du sol en petit, le cassage de la pierre, et les travaux ordinaires de routine.

Augmentation de valeur du terrain.

Comme à Saint-Jean, la valeur du terrain dépendant du pénitencier, a été beaucoup augmentée dans le cours des cinq dernières années. Plusieurs acres de terre apparemment impropres à la culture, ont été défrichés et produisent aujourd'hui différents légumes et autres récoltes.

Salubrité du pénitencier.

La position du pénitencier sur le Bras-du-Nord-Ouest, est grandement favorable à la santé. Outre l'avantage de respirer toute l'année l'air pur et fortifiant qui vient de l'Atlantique, les forçats ont encore celui de prendre en été des bains d'eau salée au quai du pénitencier, dans une enceinte construite il y a quelques années pour cette fin. Aussi, les cas de maladie grave parmi les officiers ou les prisonniers ont été rares. Le Dr Black, qui a été trente-six ans le chirurgien de ce pénitencier, a été extrêmement ponctuel et infatigable dans la dispensation de ses soins à ceux qui ont eu besoin de ses services professionnels. Peu d'hommes comprennent mieux que lui la nature protéique, les caprices et les singularités des innombrables stratagèmes que les forçats mettent en œuvre pour tromper un médecin,

Le médecin, Dr R. S. Black.

et sauraient mieux comment traiter les imposteurs sans exciter leurs mauvais vouloir ou leur colère.

Aussi parmi les officiers ou les détenus qui depuis 1844 ont passé par cet établissement, peu ont quitté celui-ci sans emporter un bon souvenir de l'homme aimable et bienveillant, qui tout en guérissant leurs maux physiques, ne manquait jamais, par ses conseils ou ses consolations, de verser un baume salutaire dans leurs cœurs souffrants. Mes rapports officiels et personnels avec le Dr Black ont toujours été des plus agréables, et je regrette de les avoir vu cesser.

Aumôniers.

Les aumôniers ont régulièrement célébré les offices divins et enseigné la religion, aux jours prescrits par la règle. Ces messieurs ont tous deux été très zélés et assidus à travailler à la réforme et au bien spirituel des détenus confiés à leurs soins.

Ecole.

L'école a très bien réussi. Elle a été conduite par M. le comptable John F. Cotton, dont l'habileté comme instituteur est démontrée par le progrès régulier qu'ont fait ses élèves depuis plusieurs années.

Transfèrement des détenus à Dorchester.

Le transfèrement de cinquante-sept détenus de ce pénitencier à celui de Dorchester, s'est fait le 16 juillet dernier par la voie de l'Intercolonial. Grâce aux excellentes mesures qui avaient été prises, le transfèrement s'est fait de la façon la plus tranquille et dans un ordre parfait.

Deux femmes ont été laissées en arrière pour la même raison que celles du pénitencier de Saint-Jean.

Il a été transporté à Dorchester une grande quantité d'effets, etc.

Officiers transférés à Dorchester.

Sur le personnel de ce pénitencier, le gardien-chef, qui a été nommé économe, deux gardiens et cinq gardes, ont été transférés au pénitencier de Dorchester.

Officiers démis.

Les officiers suivants ont cessé d'être employés : le préfet, mis à la retraite avec pension, l'aumônier protestant, l'aumônier catholique, le médecin, la directrice, le comptable, un instructeur de métier, et deux gardes, qui tous ont reçu des gratifications convenables.

Recommandation relative au préfet.

Relativement à la mise à la retraite du préfet, je prends la liberté de signaler à votre bienveillance, le préjudice permanent que sa santé a souffert du coup meurtrier qui lui a été porté à la tête, il y a environ deux ans, par un des détenus dont il essayait d'empêcher l'évasion. Un malheur comme celui-là arrivant à un digne officier dans l'exécution de son devoir devrait, je crois, lui donner des titres à une indemnité quelconque en sus de la pension accordée par la trésorerie.

Agréable coup-d'œil restrospectif.

Je me rappellerai toujours avec satisfaction mes visites au pénitencier d'Halifax et mes bons rapports avec ses officiers. Jamais dans mes relations personnelles avec eux ni dans la correspondance échangée, il ne s'est rien passé de fâcheux, excepté une fois. Le pardon suivit alors la censure et le mal fut fini.

Fermeture du pénitencier.

Ce pénitencier a aussi été fermé définitivement à la fin d'octobre, et a passé avec celui de Saint-Jean sous le contrôle du département des travaux publics.

PÉNITENCIER DU MANITOBA.

Fonctionnement de l'établissement.

N'ayant pas eu le temps ou l'occasion de visiter cette institution depuis le mois de janvier dernier, lors de l'abolition de la charge d'aide-inspecteur, je puis simplement dire, sur la foi des rapports de M. Nixon, pour le premier semestre de l'exercice, et de ceux du préfet, pour le

dernier, que les affaires du pénitencier ont progressé d'une manière favorable.

Plaintes contre les délais du département des travaux publics.

Je regrette de ne pouvoir en dire autant de ce qui a été fait sous le contrôle du département des travaux publics. Les plaintes, qui sous l'ancienne administration, me venaient du préfet, lorsque celui-ci me représentait que rien ne se faisait pour remédier à des maux évidents, continuent encore, mais ont changé de nature.

Le ci-devant ministre des travaux publics a reçu maintes demandes de faire voter des crédits pour le chauffage, les réparations et les améliorations nécessaires pour le logement des officiers et pour les bâtiments extérieurs. Les quatre murs du pénitencier—qui renferment autant de vices de construction qu'il peut s'en trouver dans un édifice de la même nature et des mêmes dimensions—semblent avoir été considérés comme tout à fait suffisants pour tous les besoins d'un établissement destiné à la garde et à l'emploi des criminels. Au milieu de la vaste prairie nue, dans un climat où la température se maintient pendant longtemps entre 30° et 40° au-dessous de zéro, quelques vieux poêles ont été jugés suffisants pour le bien-être des hôtes grelottants du pénitencier de la Montagne-de-pierre. Les rapports que faisait le médecin des cas de pneumonie, de bronchites, d'influenza, de rhumatisme, de toux, de catarrhes et autres maladies qui ne peuvent s'attribuer à une température régulièrement chaude, bien au contraire, quoique transmis avec les urgentes recommandations des ministres de la justice, surtout de M. Blake—restaient sans réponse. Les demandes faites pour la construction d'étables, d'abris d'hiver pour les animaux, la houille et les voitures; de granges pour le foin, la paille et autre fourrage; de maisons pour les officiers, si longtemps soumis à des inconvénients et des incommodités; d'une clôture pour aider à prévenir les évasions—étaient toutes inutiles. Le ministre actuel des travaux publics a fait voter par le parlement, des crédits pour la plupart de ces améliorations, après s'être donné la peine de s'assurer qu'elles étaient nécessaires. Les plaintes du gardien sont maintenant basées sur les grandes difficultés qu'il a à obtenir les matériaux nécessaires pour les ouvrages autorisés par le ministre des travaux publics. Il est inutile pour moi d'ajouter qu'il est beaucoup à désirer que les travaux en voie d'exécution soient terminés sous le plus court délai possible.

Conduite des prisonniers.

Autant que j'ai pu savoir, la conduite des forçats a été assez bonne.

Châtiments corporels.

Je vois par les statistiques, qu'on a eu recours en certains cas à des châtiments corporels. Ceci indique qu'il aurait été commis quelque grave infraction aux règlements ou à la discipline, vû que ce n'est que dans ces cas que le fouet est employé. Lorsqu'un préfet a été obligé d'avoir recours au fouet, il serait mieux qu'il expliquât les circonstances qu'il l'ont forcé à se servir de ce moyen extrême, mis à sa disposition par la loi pour les délits commis par les forçats confiés à sa garde. Tout en jugeant nécessaire de demander ces renseignements, je crois devoir dire que je ne crains nullement qu'un préfet aît recours à cette mesure de rigueur arbitrairement ou par caprice. Néanmoins, lorsqu'un rapport officiel indique que la flagellation a été employée comme châtiment, le public est naturellement curieux d'en connaître la raison. Celle-ci peut-être donnée en termes généraux, la nature du délit étant mentionnée en chaque cas. En Angleterre et en Irlande, le directeur, dont les fonctions, comme celles de l'inspecteur ici, sont magistrales, décrète

Règles dans la Grande-

la peine du fouet pour les fautes graves. Le directeur seul a le droit d'imposer cette peine, et seulement encore pour certaines fautes définies par le secrétaire d'Etat, et après investigation complète faite sous serment et de la manière la plus formelle. La grande distance qui sépare quelques-uns de nos pénitenciers du siège du gouvernement, et les délais considérables qu'entraîneraient l'échange d'un rapport et d'une réponse entre le préfet et l'inspecteur, ainsi que, d'un autre côté, l'importance de la promptitude dans l'administration du châtiment, pour qu'il puisse avoir un effet efficace et préventif, ont fait donner à nos préfets des pouvoirs plus considérables sous ce rapport que ne sont ceux des préfets du système anglais. Je suis heureux d'attester que ces pouvoirs ont toujours été, au moins depuis que je suis en fonctions, exercés avec jugement, modération et humanité.

Bretagne et l'Irlande au sujet des châtiments corporels.

Pourquoi nos préfets ont de plus grands pouvoirs et comment ils en usent.

Il y a lieu de croire que l'on va changer le système actuel tout-à-fait défectueux et insuffisant de chauffage au moyen de poêles. J'espère que je pourrai dans mon prochain rapport annuel mentionner la chose comme un fait accompli.

Chauffage à la vapeur.

Je dois aussi rapporter qu'il y a grand besoin d'une clôture. Sans une ceinture quelconque autour du pénitencier, il est extrêmement difficile d'empêcher les prisonniers de s'évader. En outre les officiers sont dans un constant état d'anxiété en raison de la grande responsabilité que leur impose le peu de sûreté de l'établissement. Il devrait être construit aussitôt que possible une clôture provisoire entourant quelques acres de terre. Le mur permanent, qui doit enclore une étendue de douze acres, devrait être commencé au printemps. Il faudra un crédit pour ce travail, pour couvrir le prix d'instruments pour extraire la pierre de la carrière, d'outils de construction, de poudre à miner, et de bois de chauffage pour la cuisson de la chaux.

Besoin pressant d'une clôture d'enceinte.

Qu'on me permette, pour ce pénitencier comme pour celui dont j'ai parlé plus haut en dernier lieu, de faire remarquer la sagesse et l'économie définitive qu'il y aurait à ajouter environ deux cents acres à la réserve du pénitencier. Avec cette addition de terrain, la viande, les légumes, y compris les pommes de terre, et le fourrage nécessaire à l'usage du pénitencier, pourraient être annuellements produits sur ferme. Plus tôt l'on se procurera la terre, moins cher on aura à la payer, et sa valeur augmente d'année en année.

Besoin de terrain additionnel.

Je regrette de voir par le rapport de l'aumônier catholique que les détenus catholiques ne sont pas traités comme ils devraient l'être par certains officiers. C'est, que je sache, la première fois qu'un officier d'un pénitencier porte une plainte comme celle-là. A ma prochaine visite, je ferai une investigation. En attendant, je vais demander au préfet de me rapporter les faits qu'il peut connaître à ce sujet.

Rapport de mauvais traitements à l'égard des détenus catholiques.

Grâce à l'ouverture du chemin de fer entre Winnipeg et la Montagne-de-pierre, on peut s'attendre à quelque économie sur le prix de certains articles, comme le combustible, dont le charroyage a été jusqu'à présent un item considérable de dépense.

Avantages qui résulteront du chemin de fer.

A juger par les statistiques du travail fournies par le préfet avec son rapport, les détenus semblent avoir été constamment employés à des travaux utiles sur la ferme ou pour le pénitencier.

Travail des détenus.

Les aumôniers se déclarent satisfaits de la conduite des prisonniers dans leurs chapelles.

Conduite des prisonniers pendant les exercices religieux.

Je regarde la résignation du père Lacombe comme une perte pour les détenus qui lui étaient confiés. Son expérience au milieu d'eux

Résignation du Père

Lacombe.

et son zèle pour leur bien, ne sauraient être exagérés. Malgré tout le zèle et l'assiduité dont son successeur pourra faire preuve, ce ne sera pas avant longtemps qu'il pourra acquérir autant d'influence salutaire sur les prisonniers qu'en exerçait le père Lacombe.

L'assiduité des aumôniers sera moins onéreuse à l'avenir.

Jusqu'à présent, pendant une grande partie de l'année, les deux aumôniers ne pouvaient se rendre aux pénitenciers sans beaucoup de peine et de difficulté. Mais l'ouverture du chemin de fer a dans une grande mesure remédié aux inconvénients.

Il va bientôt falloir un nouveau corps de bâtiment.

Vu l'augmentation graduelle du nombre de forçats et l'accroissement rapide de la population de la province, le temps approche où il va falloir ajouter une autre aile à l'édifice actuel. Un faible crédit voté pour cette fin cette année ne serait pas prématuré. S'il pouvait être employé un homme connaissant parfaitement et capable d'enseigner la maçonnerie et le taillage de la pierre, il pourrait être possible de faire faire cette construction par les forçats.

Que l'on commence ou non la construction de la nouvelle aile cette année, l'extraction de la pierre pour les fondations, le rez-de-chaussée et le mur d'enceinte, ainsi que la fabrication de la brique et de la chaux, devront commencer au printemps.

PÉNITENCIER DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Mauvaise conduite des détenus.

Quelque chose va mal.

Les rapports du sous-inspecteur et du préfet s'accordent à représenter la conduite des forçats comme mauvaise durant l'année. Le préfet attribue la chose au caractère particulièrement méchant des forçats entrés dans le cours de l'année. C'est étrange. Il me répugnerait de jeter du blâme sur un officier sans être parfaitement convaincu de sa culpabilité; néanmoins, je ne puis m'empêcher de constater qu'il doit y avoir quelque négligence ou incapacité dans l'administration des règles et règlements, lorsqu'il devient nécessaire de rapporter que *trente-trois* forçats ne peuvent être tenus à l'ordre par le préfet et tout le personnel d'un pénitencier.

Besoin probable d'une visite de l'inspecteur.

Je suis prêt à admettre que l'absence d'une clôture et la tentation qui en résulte pour les forçats, sont des circonstances de nature à entretenir ceux-ci dans un état d'excitation continuelle et à les distraire de la fidèle exécution de leur tâche; mais cependant, je ne puis m'empêcher de croire qu'on faisant preuve de jugement et de fermeté avec les plus mauvais sujets parmi les forçats, on eût pu obtenir de bons résultats. Il serait peut-être bon, après les deux années écoulées depuis l'ouverture du pénitencier, que l'inspecteur y fît une visite pour s'enquérir de son fonctionnement et des changements à faire pour en améliorer l'administration.

Capacité du sous-préfet.

L'aide-inspecteur et le préfet parlent en termes très favorables de l'efficacité et de la vigilance du sous-préfet. Il a été choisi parmi les membres du personnel de Kingston en raison de ses capacités supérieures et de sa compétence. J'espère que l'on fera bon accueil aux recommandations qui sont faites en sa faveur relativement à une augmentation de traitement en raison de la valeur de ses services.

Besoin d'une clôture.

J'attire votre attention sur les observations que fait l'aumônier catholique dans son rapport, sur les inconvénients qui résultent de l'absence d'une clôture. Cinq tentatives d'évasion, dont deux ont réussi—ont été faites dans le cours de l'année. Le pénitencier est situé sur les confins d'une profonde forêt qui invite à l'évasion et qui rend les poursuites extrêmement difficiles. Je recommande

avec instance qu'il soit voté un crédit pour acheter assez de bois pour entourer d'une clôture deux ou trois acres de terre, en attendant que le mur d'enceinte soit construit.

Coût d'une clôture convenable.

Lorsque j'étais à New-Westminster, j'ai examiné la clôture qui entoure l'asile des aliénés en cet endroit, et il m'a paru qu'une clôture comme celle-là conviendrait justement au pénitencier. Elle entourait environ 5 acres, et le prix de sa construction, à l'entreprise, avait été au-dessous de $3,000. Naturellement une clôture pareille coûterait bien moins étant construite par les détenus.

Besoin d'un grand atelier.

Le grand atelier que le préfet demande pour abriter les détenus au travail, dans la saison des pluies, est d'une nécessité pressante. Cet atelier peut encore être construit par les forçats, si le département des travaux publics fournit les matériaux.

Ancien hôtel du gouvernement et ses dépendances, de nouveau sur le tapis.

Le préfet rapporte que le vieil hôtel du gouvernement est inoccupé, et que le beau terrain qui en dépend souffre beaucoup de la violation qu'on en fait.

Les officiers mariés n'ont pas de logements dans l'enceinte ni dans le voisinage du pénitencier. Ils ont à vivre à New-Westminster, à une trop grande distance de l'établissement. L'hôtel et les dépendances étant sur la réserve du pénitencier, il paraît fort étrange assurément qu'il y ait objection à ce que l'édifice soit occupé pour des fins convenables se rattachant aux pénitenciers. Dans mon dernier rapport, j'ai fortement recommandé le transfert au pénitencier de l'ancien hôtel du gouvernement et de ses dépendances, à l'encontre du désir de quelques-uns de réserver cette propriété pour en faire un endroit de pique-nique, et je suis plus que jamais convaincu que les besoins du pénitencier exigent impérieusement la cession de cet hôtel.

Rapports des aumôniers sur la conduite des détenus.

Les deux aumôniers rapportent que les détenus ont été respectueux et attentifs pendant les exercices religieux et les instructions.

Les rapports sur l'école, conduite par le comptable, sont favorables, les progrès des prisonniers qui l'ont fréquentée ayant été satisfaisants.

Il y a grandement besoin d'un nouvel approvisionnement de livres pour la bibliothèque.

Le médecin rapporte que l'état sanitaire s'est amélioré. Il parle avec raison de l'incommodité qui résulte de l'absence d'une infirmerie avec salles à part, ainsi que d'un bureau convenable pour l'exercice de ses fonctions.

PÉNITENCIER DE DORCHESTER.

Emplacement

Cet établissement est situé à environ un mille et demi de la station de l'Intercolonial, et à un mille à peine de l'alerte et coquet petit village de Dorchester, dans le comté de Westmoreland ; à vingt-huit milles de Moncton et vingt et un d'Amherst.

Position de l'édifice.

Les bâtiments reposent sur un plateau considérablement élevé. Aux voyageurs des convois de l'Intercolonial ils présentent une apparence tout-à-fait imposante.

Le devant de l'édifice.

La partie du pénitencier qui est bâtie contient, sur le devant, les bureaux de l'inspecteur, du préfet et des autres officiers supérieurs ; la chapelle qui sert aux protestants et aux catholiques ; le logement du sous-préfet, de la directrice et de la sous-directrice; des chambres pour l'aumônier catholique et le médecin ; des cellules provisoires et l'atelier des femmes, et une salle d'infirmerie provisoire.

La rotonde. La rotonde, entre le bâtiment de devant et l'aile occupée par les détenus est une salle spacieuse, élevée et bien éclairée, surmontée d'une coupole et entourée de trois rangées de galeries qui conduisent des cellules à la chapelle. De ce corps de bâtisse, les corps additionnels seront projetés en forme de rayons comme à Kingston. A présent la salle sert de réfectoire.

L'aile. Le bâtiment des détenus contient cent vingt cellules de bonne grandeur, c'est-à-dire de 4 pieds 6 pouces de largeur sur 6 pieds de long. Les corridors qui avoisinent les cellules sont spacieux, bien éclairés et parfaitement aérés. Dans le rez-de-chaussée sont la cuisine, la dépense, le lavoir de la cuisine, la salle de bains des détenus, les magasins, la chambre à la machine et les caves à la houille.

Chauffage. Les bâtiments sont chauffés par la vapeur, une machine de 34 chevaux ayant été posée de bonne heure l'année dernière. On croit qu'il faudra une autre machine de la même force pour suffire au chauffage dans les froids extrêmes, et pour être prête à servir au cas où quelque accident empêcherait l'autre de servir ou nécessiterait des réparations.

Terrain. Environ 600 acres de terre dépendent du pénitencier ; 150 seulement sont défrichés ou découverts, y compris les terres basses, près de la rivière Memramcook, qui sont bonnes en prairies et en pâturages. Le reste est tout-à-fait sans valeur pour le pénitencier soit à cause de la stérilité absolue d'une partie du terrain, soit à cause de la grande distance qui sépare le pénitencier des lots susceptibles de culture. Il y a sur le terrain une grande quantité de bois qui pourra être utilisé plus tard.

On s'est procuré une eau excellente à un mille à peine du pénitencier, sur le versant d'une colline, sur le sommet de laquelle est un petit lac constamment alimenté, qui trouve une issue à environ deux cents verges plus bas, où le réservoir a été construit. Des expériences faites avec soin, en différents temps de l'année, ont permis de constater que l'issue du bassin de la cime est capable de fournir une abondance d'eau pour tous les besoins. La hauteur de la source donne plus que suffisamment d'impulsion à l'eau pour lui faire dépasser le toît du pénitencier, au cas d'incendie. Les fosses ont été creusées et les tuyaux posés par les forçats sous la direction d'envoyés compétents du département des travaux publics.

Pierre. Lorsque l'emplacement fut choisi, en 1875, l'architecte nommé pour diriger la construction, feu M. Steed, M. George Chandler, de qui a été acheté la propriété sur laquelle est construit le pénitencier, son père, feu le lieutenant-gouverneur Chandler, et, je puis ajouter, Sir Albert J. Smith, déclarèrent tous avec confiance qu'on trouverait sur le terrain une ample quantité de belle pierre à bâtir. Me reposant sur la parole de ces messieurs, qui me paraissait corroborée par mes propres observations des pierres trouvées à la surface en plusieurs endroits, je mentionnai dans mon rapport au ministre de la justice, avant l'achat du terrain, que l'on y pourrait sans doute trouver de la pierre en quantité suffisante. Néanmoins, l'entrepreneur, M. J. G. Macdonald n'a pas réussi à trouver de carrière lors de la construction du pénitencier.

Il faut dire cependant que toutes les mesures n'ont pas été prises. A ma pressante sollicitation le ci-devant ministre des travaux publics consentit à porter au budget une demande de crédit de $1,000 pour faire face aux dépenses nécessaires pour excavations à la recherche d'une carrière. Le crédit fut voté et mis sous le contrôle de Sir A. J. Smith ; mais en raison des préoccupations que lui causaient d'autres affaires plus importantes peut-être, et par suite

de son absence à Halifax, relative à la commission des pêcheries, ce crédit ne fut pas utilisé et devint caduc à la fin de l'exercice. Les expériences nécessaires pour constater s'il y a ou non une carrière sur le terrain peuvent à présent être faites aisément et presque sans dépenses, en faisant creuser les détenus partout où les indications semblent favorables.

Si l'on vient à découvrir de la pierre en quantité suffisante pour donner de l'ouvrage à un bon nombre de forçats, ce sera une industrie profitable d'établie. La pierre en cet endroit étant une pierre de taille grise, elle est très-prisée dans les Etats de l'est pour la construction de résidences particulières. Une crique de la baie de Fundy, à deux milles du pénitencier, où il y a des quais avec voies de service reliées à la ligne principale du chemin de fer Intercolonial, rend facile l'expédition de cette pierre par eau à n'importe quelle destination.

Une palissade de 12 pieds de hauteur entourant environ douze acres, a été construite par les détenus sous la direction d'un attaché du département des travaux publics. Cette palissade ajoute beaucoup à la sûreté du pénitencier. Le mur d'enceinte, en pierre, sera construit par les forçats à l'intérieur de cette clôture provisoire, quand l'entreprise pourra se commencer avantageusement. La clôture.

Pendant l'hiver, lorsqu'il ne sera pas possible de donner de l'emploi convenable à tout le monde, il pourrait être profitable de reprendre la fabrication de balais. Manufacture de balais.

Le personnel est composé comme suit :—le préfet, M. Blair Botsford ; l'aumônier protestant, le Rév. R. Symonds ; l'aumônier catholique, l'abbé E. L'Abbé ; le sous-préfet, M. John B. Forster ; le médecin, le Dr Robert Mitchell ; le comptable, M. John A. Gray ; le gardien-chef, M. George Keeffe ; le garde-magasin, M. John Fraser ; l'économe, M. Charles Ross ; le préposé à l'infirmerie, M. P. McGowan ; le mécanicien, M. Robert J. Cook ; l'aide-mécanicien, M. John R. Perrie ; le maître d'école, M. Thomas Short ; la directrice, Mme A. Chipman ; la sous-directrice, Mme Catharine Keeffe ; cinq gardiens ; vingt gardes ; un cultivateur-jardinier, et deux conducteurs d'attelage. Le personnel

Il est trop tôt pour exprimer une opinion sur les mérites individuels et collectifs d'officiers qui n'ont pas encore fait leurs preuves. J'espère cependant, que le préfet les trouvera bientôt capables, zélés et intelligents.

En terminant, qu'il me soit permis, monsieur, de reconnaître de nouveau avec gratitude vos bons traitements et votre amabilité à mon égard, tant officiellement que personnellement.

C'est aussi avec beaucoup de plaisir que je consigne ici l'expression de ma reconnaissance envers le sous-ministre de la justice, M. Lash, pour les conseils et l'aide précieuse que j'ai en toute occasion reçus de lui relativement à l'exécution de mes importants devoirs.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers du Canada.

PÉNITENCIER DE KINGSTON.

RAPPORT DU PRÉFET POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 juin 1880.

PÉNITENCIER DE KINGSTON, 1er juillet 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon dixième rapport sur l'administration du pénitencier de Kingston, accompagné des états de situation ordinaires, pour l'exercice expiré le 30 juin 1880.

L'administration des affaires de ce pénitencier pendant les neuf ans et demi que j'ai été en fonctions, a confirmé pour moi la croyance dans laquelle j'étais en acceptant la charge de préfet, c'est-à-dire que même ceux que nous regardons comme formant la classe la plus mauvaise et la plus dégradée de la société, peuvent être gouvernés aisément et avec de bons résultats par la bonté plutôt que par la rigueur ; que la plupart des hommes et des femmes, quelque bas qu'ils soient tombés, apprécient un traitement généreux en même temps que ferme, et qu'il y a plus de chances de les soumettre en cultivant le peu de respect de soi-même qui peut leur rester, que de les contrôler par la sévérité et la rudesse.

Je n'ai pas eu recours cette année à la dégradante peine du fouet. Je trouve que deux ou trois mois d'isolement cellulaire ont un meilleur effet sur les incorrigibles qui se trouvent dans tous les grands établissements de la nature de celui-ci.

Je ne me flatte cependant pas que l'on puisse produire beaucoup de bien avec le système actuel. Les mauvaises influences qui s'exercent là où existe le système de travail en commun ou par escouade, doivent nécessairement porter leurs fruits sur les novices dans le crime, et dans la plupart des cas les peines que l'on prend pour leur bien ne peuvent contrebalancer le mal qui leur est fait, et ils quittent le pénitencier plus dépravés qu'ils n'y sont entrés.

Le simple classement des criminels, sans isolement ne sert pas à grand'chose. Très-souvent les forçats les plus instruits et les plus rangés sont plus à redouter que les ignorants ou ceux de bas étage. Les vices et les associations des premiers peuvent avoir été d'une nature plus polie, mais, ils n'en sont que plus dangereux. Ils ne se sont pas occupés de petits larcins, ce n'est pas l'ivresse qui les a menés là ; leur éducation, leurs manières et leur habileté leur ont ouvert de plus larges voies criminelles. Cependant, ce sont eux qui reçoivent le plus de sympathie, qui deviennent en prison des objets de curiosité publique et de commisération. Ils auraient probablement le premier rang dans un classement de détenus, bien que ces gens soient les plus grands criminels de l'établissement et fussent les plus dangereux membres de la societé s'ils avaient leur liberté. L'isolement complet pendant la durée de leur peine, aurait le meilleur effet sur eux.

On peut facilement établir des règles pour la conduite extérieure des prisonniers, et l'exécution de ces règles peut être obtenue soit par la force, soit par la persuasion —j'incline pour cette dernière methode. Mais après tout, si l'on n'a pas amendé le cœur, on n'a pas accompli grand'chose.

Certaines gens semblent croire et prétendre qu'un forçat doit être plus susceptible de recevoir de bonnes impressions que les gens qui fréquentent les églises dans le monde; mais la chose est absurde. La contrainte nécessairement imposée à tous les prisonniers les tient dans un état de presque constante irritation mentale; et ce n'est pas là une disposition d'esprit qui rend possibles les bonnes impressions. Les prisonniers sont beaucoup plus portés à accepter les mauvais renseignements de compagnons vicieux. C'est ce qui me fait croire, que la seule chance d'amélioration—je ne dirai pas de réforme complète—qu'il y ait pour les prisonniers, est dans leur isolement absolu les uns des autres depuis leur entrée au pénitencier jusqu'à leur sortie.

Un détenu peut faire tout autant, à certains ouvrages, seul dans une cellule convenable—dans laquelle il mange, dort et travaille—que lorsqu'il fait partie d'une escouade de quinze ou vingt, ou qu'il est dans un atelier avec cent ou cinquante compagnons.

Quoi qu'il en soit, je m'efforcerai de tirer le meilleur parti possible du système que j'ai trouvé établi, mais je n'en attends guères d'autres résultats que celui de protéger le public contre les criminels qui sont pris, durant la durée de leur peine.

La conduite des prisonniers en général a été très bonne. D'ordinaire la plupart d'entre eux remplissent assez bien leur journée de travail, et il arrive—s'il est nécessaire—qu'ils travaillent avec autant d'application que s'ils étaient employés à un travail libre.

Tous les forçats capables de travailler ont à faire un travail quelconque. Heureusement il y a assez d'ouvrage et la variété en est assez grande, pour que tous aient une part convenable.

La ferme, les jardins, les carrières, les chemins, etc., en dehors des murs, et les différents et spacieux ateliers, à l'intérieur, donnent de l'ouvrage à tous, surtout depuis que les différents départements du gouvernement trouvent avantageux de nous donner une partie de leurs commandes.

Le 30 juin 1879, il restait dans le pénitencier 733 hommes et 26 femmes ; total, 759 détenus.

Reçus depuis—des prisons communes, 180 hommes et 8 femmes, total 188; du pénitencier de Saint-Vincent de Paul, 4 hommes et 2 femmes, total 6 ; du pénitencier d'Halifax, 30 hommes ; de l'Ile du Prince-Edouard, 8 hommes; de la maison de réforme de Pénétacouchine, 3 hommes ; réintégré, 1 homme. Total reçu, dans le cours de l'exercice, 226 hommes et 10 femmes ; en tout, 236. Ajouté au chiffre ci-dessus de 759, le grand total des détenus de l'exercice se trouve porté à 995.

Sortis dans le cours de l'exercice, — par expiration ou rémission de peine, 203 hommes et 10 femmes ; par grâce, 35 hommes et 2 femmes; transférés à l'asile des aliénés à l'expiration de leur peine, 1 homme et 1 femme ; total 248 hommes et 15 femmes, en tout 263 ; laissant, après déduction de 995, 711 hommes et 21 femmes, soit 732 détenus dans le pénitencier, au 30 juin 1880.

Moyenne quotidienne de la population, 737⅔.

La moyenne du coût de chaque détenu se répartit comme suit : personnel, $55.99 ; rations, $34.73 ; habillement, $12.13 ; habillement pour les détenus libérés et allocation de sortie, $9.28 ; chauffage, $9.41 ; éclairage, $1.93 ; literie, $1.49 ; divers, $1.78 ; réparations aux bâtiments, $8.48; total, $135.22. Si l'on en déduit les produits versés au trésor, soit, $20.07 pour chaque détenu, le coût de chaque détenu dans le cours de l'exercice, se trouve porté à $115.15.

Les principaux travaux de l'année ont été : la construction d'un asile pour les criminels aliénés, qui sera terminé, j'espère, vers le premier janvier, ainsi que d'une grange en pierre, avec cave à légumes, sur la nouvelle ferme, qui sera probablement finie à temps pour recevoir les récoltes de l'année. Il est aussi question de construire une maison de pierre double, près de la grange, pour servir de logement à un conducteur d'attelage pour la ferme et à l'officier chargé du soin de la cave aux légumes et de la porcherie. Cette mesure a été jugée nécessaire à la protection des biens du pénitencier.

La santé des prisonniers continue à être excellente. La propreté, une nourriture substantielle et bonne, et des habillements convenables, contribuent beaucoup à l'état satisfaisant des prisonniers sous le rapport de la santé, et sans doute aussi au bon ordre comparatif qui règne dans l'établissement.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN CREIGHTON, *préfet*.

Mr J. G. MOYLAN, inspecteur des pénitenciers,
Ottawa.

RAPPORT DE L'AUMONIER PROTESTANT POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 31 JUIN 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de rapporter que, durant l'année dernière, j'ai fait 1,465 visites à des détenus à l'infirmerie, le nombre des détenus visités étant de 117, dont 8 sont décédés : 7 hommes et 1 femme. De ces derniers, 3 ont été baptisés en particulier, et 4 ont reçu le sacrement ; 4 autres ont aussi reçu le sacrement à l'infirmerie. C'est là que s'accomplit la partie la plus satisfaisante de notre mission, les hommes étant alors séparés des autres et n'étant pas soumis aux influences contraires. Chaque année me fait croire davantage que le système d'isolement serait le meilleur au point de vue moral, pourvu qu'il fût réglé de façon à ne pas nuire à la santé du corps ou de l'esprit du détenu.

Je dois aussi rapporter que les offices du dimanche et de la semaine ont été régulièrement célébrés ; que j'ai enseigné 1,489 détenus en classes, et remplir les autres devoirs se rattachant à la charge d'aumônier.

Je demeure respectueusement à vous,

C. E. CARTWRIGHT, *aumônier protestant.*

A Mr J. G. MOYLAN, inspecteur des pénitenciers, Ottawa.

RAPPORT DE L'AUMONIER CATHOLIQUE.

PÉNITENCIER DE KINGSTON, octobre 1881.

MONSIEUR,—Quelques mots suffiront à tout ce que j'ai à dire dans mon rapport pour l'exercice terminé avec le mois de juin 1880. La prison a été bien administrée, les détenus, en général, ont été en bonne santé et se sont bien conduits. Nous n'avons eu que deux décès parmi les catholiques. Les deux morts ont reçu toutes les consolations de la religion.

En parlant de la santé des détenus, je dois dire que j'ai lu avec beaucoup de plaisir et d'intérêt le rapport de MM. Taché et Miall, commissaires extraordinaires du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul. Je trouve dans ce rapport un paragraphe qui demande quelques explications. C'est celui qui est intitulé *Etat sanitaire de la prison.* Nous y trouvons que le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul accuse la plus faible proportion de mortalité, de cas d'insanité ou de perte de la faculté du travail, de tous les pénitenciers du pays, et celui de Kingston, la plus forte. Je comprends facilement la chose, vû que pendant le temps dont parle cet excellent rapport, le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul nous a envoyés ses malades, ses gens à moitié en démence et ses incapables. Le fait est, qu'à peu d'exceptions près, les forçats reçus de Saint-Vincent-de-Paul étaient impropres au travail lorsqu'ils nous ont été envoyés.

Je suis, etc.,

P. A. TWOHEY, ptre., *aumônier catholique.*

Mr J. G. MOYLAN, inspecteur des pénitenciers, Ottawa.

PÉNITENCIER DE KINGSTON, 2 juillet 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport pour l'exercice terminé le 30 juin 1880.

L'établissement n'a jamais été, sous le rapport hygiénique, en meilleur état qu'il n'est à présent. Il ne saurait y avoir de cela une preuve plus concluante que les statistiques qui accompagnent le présent rapport. Les précautions prises et les mesures adoptées par le préfet, depuis quelques années, pour maintenir, autant que possible la santé dans l'établissement, ont eu les meilleurs résultats.

Dans une institution de cette nature, la vigilance sous ce rapport doit être exercée constamment et d'une manière toute particulière, et le moindre relâchement dans les précautionns préventives se ferait bientôt sérieusement sentier. Heureusement pour l'établissement, le préfet tâche de pénétrer tous les officiers et les détenus de l'importance de la chose. Les forçats les plus intelligents apprécient les efforts qui sont faits pour prévenir les maladies, et donne le bon exemple aux autres. Ils y en a plusieurs qui a leur arrivée semblent avoir perdu tout-à-fait le sens de la propreté; à ceux-là on en enseigne immédiatement les avantages, et en plusieurs cas, c'est le premier pas fait vers le retour à de bons sentiments.

Comme il a déjà été dit dans des rapports précédents, un grand nombre de forçats arrivent à ce pénitencier minés de santé physique et mentale, il faut du temps pour faire disparaître les effets de longues années de dissipation. Je suis heureux de dire que l'humanité avec laquelle ces gens sont traités par les autorités du pénitencier, porte ses fruits; des hommes et des femmes perdus à tous sentiments de honte et de respect de soi-même à leur arrivée ici, ont quitté la prison avec un sentiment au moins plus élevé de ce qui est dû à l'humanité qu'ils n'auraient pu acquérir sous l'influence d'un traitement contraire. Les tableaux dont j'accompagne mon rapport montrent que nous n'avons été visités par aucune maladie épidémique. Je n'ai eu à traiter que des cas ordinaires, comme on les rencontre au dehors. La mortalité annuelle varie; elle est beaucoup influencée par le fait qu'il nous arrive des forçats dont les maladies ne laissent aucun espoir.

Les ordonnances données quotidiennement durant l'année, à part celles destinées aux détenus traités à l'infirmerie, se sont élevées au chiffre de 34.

Dans tout ce qui concerne le département médical, le préfet prend un profond et sympathique intérêt qui contribue grandement à son efficacité.

Quant à ce qui concerne les aliénés, il en est à peu près de même que d'ordinaire; il n'y a rien de particulier à dire à leur sujet. Le nombre des aliénés varie peu. Aussitôt qu'il est jugé à propos, quelques-uns sont mis au travail, ce qui a un bon effet. Plusieurs parmi les forçats ne jouissent pas de toute leur facultés; ceux-là sont quelque fois mis parmi les aliénés, et après quelque temps de repos semblent mieux.

La conduite des aliénés est la même que celles des habitants des asiles ordinaires.

La santé physique de ces individus est bonne. Il n'y a pas eu de décès parmi eux cette année.

J'ai, dans la personne de M. Halliday, l'infirmier, un excellent aide, avec lequel les officiers et les garçons remplissent leurs fonctions d'une façon très efficace.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

M. LAVELL, M.D., *médecin.*

Mr J. G. MOYLAN, inspecteur des pénitenciers.

PÉNITENCIER DE KINGSTON.

RAPPORT ANNUEL des malades qui ont été sous traitement à l'infirmerie, du 1er juillet 1879 au 30 juin 1880.

—	Restant.	Entrés.	Renvoyés.	Décédés.	Restant.	Observations.
Abcès	.....	8	7	.....	1	Moyenne quotidienne, 9·43.
Anasarque	.....	1	1	.....	.....	Rapport quotidien des malades, 1·23.
Anévrisme de l'abdomen	.....	1	.....	1	.....	
Apoplexie	.....	1	.....	1	.....	
Ascite	.....	1	1	.....	.....	
Asthme	1	3	4	.....	.....	
Furoncles	.....	3	3	.....	.....	
Bronchites	.....	5	4	1	.....	
Brûlures	.....	8	8	.....	.....	
Carie	.....	1	1	.....	.....	
Céphalée	.....	1	1	.....	.....	
Cholérine	.....	15	15	.....	.....	
Danse de Saint-Guy	1	.....	.....	1	.....	
Colique	.....	2	2	.....	.....	
Contusion	.....	16	16	.....	.....	
Maladie cutanée	.....	8	8	.....	.....	
Débilité	.....	1	.....	1	.....	
Démense	.....	3	3	.....	.....	
Diarrhée	.....	14	14	.....	.....	
Dyssenterie	.....	1	1	.....	.....	
Dyspepsie	.....	10	10	.....	.....	
Epistaxis	.....	1	1	.....	.....	
Erysipèle	.....	1	1	.....	.....	
Fébricule	1	54	55	.....	.....	
Fièvre intermittente	.....	3	2	.....	1	
Fièvre typhoïde	.....	14	14	.....	.....	
Rupture	.....	1	1	.....	.....	
Hémoptysie	.....	1	1	.....	.....	
Hémorrhoïdes	.....	3	3	.....	.....	
Hydrocèle	.....	1	1	.....	.....	
Hypochondrie	.....	1	1	.....	.....	
Hystérie	.....	1	1	.....	.....	
Lumbago	.....	5	5	.....	.....	
Feignant la maladie	.....	18	17	.....	1	
Méningite	.....	1	.....	1	.....	
Névralgie	.....	3	3	.....	.....	
Ophthalmie	.....	8	8	.....	.....	
Orchite	.....	1	1	.....	.....	
Périostite	.....	2	2	.....	.....	
Péritonite	1	1	.....	2	.....	
Phthisie pulmonaire	1	1	1	1	.....	
Pneumonie	.....	2	1	1	.....	
Rheumatisme	1	10	11	.....	.....	
Scrofule	.....	4	3	1	.....	
Sinus	.....	1	1	.....	.....	
Entorse	.....	5	5	.....	.....	
Stricture	.....	2	2	.....	.....	
Syphilis	.....	1	1	.....	.....	
Ulcère	.....	6	6	.....	.....	
Panaris	.....	1	1	.....	.....	
Blessures	3	15	18	.....	.....	
Total	9	271	266	11	3	

M. LAVELL, M. D., *médecin.*

PÉNITENCIER DE KINGSTON, 1er juillet 1880.

RAPPORT ANNUEL des décès survenus à l'infirmerie du pénitencier de Kingston, du 1er juillet 1879 au 30 juin 1880.

No.	Nom.	Age	Maladie.	Entré à l'hôpital.	Décédé.	Pays d'origine.	Jours à l'infirmerie.	Observations.
1	Isaiah Butler	24	Péritonite	27 juin 1879	1er juillet 1879	Etats-Unis	6	
2	Peter Hollinsworth	23	Danse de Saint-Guy	4 juin 1879	4 juillet 1879	Canada	31	
3	Alexander Balk	69	Débilité	12 août 1879	17 août 1879	Allemagne	6	
4	John Arnold	36	Scrofule	14 juillet 1879	10 décembre 1879	Canada	160	
5	Richard Chrysler	36	Péritonite	8 décembre 1879	24 janvier 1880	do	48	
6	Lucinda Martin	20	Phthisie pulmonaire	6 décembre 1879	21 février 1880	do	78	
7	Ellen Morrison	25	Méningite	19 février 1880	4 mars 1880	do	15	
8	Frederick W. Ollard	43	Apoplexie	5 mars 1880	6 mars 1880	Angleterre	1	
9	John Rose	.....	Anévrisme abdominal	27 février 1880	8 mars 1880	Etats-Unis	10	
10	Chancey Joslyn	.....	Bronchite chronique	27 mars 1880	1er juin 1880	do	67	
11	James Bennett	52	Pneumonie	27 mars 1880	10 avril 1880	Irlande	15	

RAPPORT des accidents arrivés aux détenus du pénitencier de Kingston, du 1er juillet 1879 au 30 juin 1880.

Date.	Nom.	Où employé.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Jours à l'infirmerie.	Observations.
1880.						
17 janvier	Jas. McCarthy	Hangar à la pierre	Frappé par un éclat de pierre à l'œil gauche, perte partielle de la vue	Détaché sous le ciseau	31	
15 mars	Thos. Hagarty	Carrière	Perte de 3 dents de devant; yeux et visage brûlés	Explosion prématurée d'une mine	20	
28 mai	Charles Finlay	Hangar à la pierre	Doigt écrasé	En levant une pierre	29	

M. LAVELL, M. D., *chirurgien.*

PÉNITENCIER DE KINGSTON, 1er juillet 1880.

Mouvement des aliénés, du 1er juillet 1879 au 30 juin 1880.

Distribution.	Hommes.	Femmes.	Total.
Sous traitement le 30 juin 1879	20	1	21
Reçus depuis :			
du pénitencier de Kingston	8	1	9
du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, Québec	4	.....	4
Nombre total de ceux qui ont été sous traitement dans le cours de cette période	32	2	34
Sortis :			
Guéris	4	.....	4
Suffisamment rétablis pour reprendre leurs travaux ordinaires	3	.....	3
Transférés aux asiles provinciaux à l'expiration de leur peine	1	1	2
Décédés	.....	.....	.....
Restant sous traitement le 30 juin 1880	24	1	25

PUNITIONS infligées dans le département des femmes, pénitencier de Kingston, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1880.

	Total.
Rapports, et détenues rapportées, 1 en novembre et 3 en mars	4
Réprimande, 1 en mars	1
Isolement cellulaire, 1 en novembre	1
" et reprimande, 1 en mars	1
Perte partielle du privilège de réduction de peine, 1 en mars	1

OUVRAGE fait dans la prison des femmes pendant l'exercice expiré le 30 juin 1880.

Nombre d'articles.	Ouvrage fait.	Journées.	Valeur de la journée.	Montant.	Total.
			cts.	$ cts.	$ cts.
78	Paires de bretelles	$15\frac{3}{5}$	40	6 24	
330	do de pantalons	330	40	132 00	
1,237	Mouchoirs—pour la prison et les libérés	$123\frac{7}{10}$	40	49 48	
471	Paires de caleçons	314	40	125 60	
417	Chemises de flanelle et de coton	417	40	166 80	
685	Cravates	$68\frac{1}{2}$	40	27 40	
36	Peignoirs	9	40	3 60	
12	Tabliers de boulangers	4	40	1 60	
6	Casquettes do	1	40	0 40	
34	Sacs à pudding	$5\frac{2}{3}$	40	2 27	
57	Bandages pour hôpitaux	$4\frac{3}{4}$	40	1 90	
14	Linceuls do	14	40	5 60	
248	Coutils à oreillers	$41\frac{3}{4}$	40	16 54	
1,719	Paires de chaussettes	1,719	40	687 60	
1,347	Essuie-mains	$134\frac{7}{10}$	40	53 88	
2	Rouleaux pour essuie-mains	1	40	0 40	
400	Taies d'oreillers	$66\frac{2}{3}$	40	26 67	
53	Paires de mitaines	53	40	21 20	
191	Draps	$95\frac{1}{2}$	40	38 20	
.....	Racommodage pour la prison des hommes	175	40	70 00	
.....	do do des femmes	250	40	100 00	
.....	Ménage, cuisine, soin des malades, etc	2,948	40	1,175 20	
					2,712 58
.....	Ouvrages de commande	.....	.....	.....	68 00
	Pour le gouvernement.				
128	Chemises de flanelle grise pour le départ. des sauvages	.....	25	32 00	
136	Cravates pour le département des sauvages	.....	10	13 60	
1,190	Chemises de flanelle grise p. la police à cheval du N.-O.	.....	25	297 50	
					343 10
					3,123 68

DÉPARTEMENT DES FEMMES, PÉNITENCIER DE KINGSTON,
30 juin 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur le département des femmes du pénitencier de Kingston pour l'année qui finit aujourd'hui.

Le 1er juillet 1879, il restait dans ce département 26 détenues. Dans le cours de l'année, 8 autres femmes ont été reçues de différentes prisons, et 2 du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul. Total, 36.

Dans le cours de l'année, 10 ont été élargies, 2 graciées, 1 envoyée à un asile d'aliénés à l'expiration de sa peine, et 2 sont mortes. Ces nombres, déduits, il reste actuellement 21 détenus dans le pénitencier.

La conduite de ces femmes a été très bonne; il n'y a eu lieu d'administrer que de rares punitions et encore ont-elles été légères. L'ordre et la tranquilité qui existe dans ce département contrastent grandement avec l'état de choses qui y règnait dans les premiers temps de mon service, il y a à peu près dix-neuf ans.

L'activité des détenues a été remarquable, et l'ouvrage fait se distingue autant par la qualité que par la quantité. Je les ai généralement trouvées disposées à obéir à mes instructions plutôt pour me plaire que par la crainte des punitions.

L'état qui accompagne ce rapport indique la nature et la quantité de l'ouvrage fait.

Je suis, monsieur, votre obéissante servante,

MARY LEAHEY,
Directrice.

Mr J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

RAPPORT DE L'INSTITUTEUR.

PÉNITENCIER DE KINGSTON, 1er juillet, 1880.

MONSIEUR,—Au nom de mès cinq aides et en mon propre nom, j'ai l'honneur de rapporter qu'en moyenne 218 forçats ont fréquenté quotidiennement l'école dans le cours de l'exercice.

MATIÈRES DE L'ENSEIGNEMENT—ÉPELLATION, LECTURE, ÉCRITURE ET ARITHMÉTIQUE.

Le système de faire faire la classe par six officiers du pénitencier pendant 40 minutes prises sur l'heure du dîner, a produit des résultats très-satisfaisants. De cette façon, il n'y a pas d'interruption dans le travail. Les officiers maintiennent la discipline et beaucoup plus d'ordre. L'application des détenus est aussi beaucoup plus grande et leurs progrès plus marqués.

Il arrive fréquemment que des détenus condamnés à deux ans seulement de pénitencier apprennent à lire et à écrire suffisamment pour écrire eux-mêmes leurs lettres à leurs amis. Outre les travaux de l'école, grand nombre de détenus ayant des livres d'école, des ardoises et des cahiers d'écriture dans leurs cellules, consacrent à l'étude deux ou trois heures du soir.

Somme toute, nous avons lieu d'être satisfaits des progrès qui se font.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. B. MATTHEWSON,
Instituteur.

Mr J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

REVENU du pénitencier de Kingston pour l'exercice 1879-1880.

Dt.			Av.		
1879.	—	$ cts.	1880.	—	$ cts.
11 août.	Traite n° 229, en faveur de l'hon. ministre des finances.	439 41	30 juin..	Travail des détenus.....	10,103 58
1er sept.	do 297 do ...	527 10	30 do	Pierre et chaux.....	3,951 40
10 do	do 336 do ...	706 59	30 do	Forge.....	243 70
20 do	do 357 do ...	1,221 53	30 do	Atelier des tailleurs.....	99 70
3 oct...	do 384½ do ...	45 21	30 do	Barrière.....	272 00
8 nov..	do 499 do ...	370 25	30 do	Atelier des femmes.....	68 00
20 do	do 527 do ...	1,875 11	30 do	Charpenterie.....	38 27
9 déc...	do 582 do ...	954 00	30 do	Lumière.....	17 55
1880.			30 do	Ferme.....	3 00
7 janv.	do 656 do ...	379 88			
15 do	do 677 do ...	511 58			
29 do	do 710 do ...	1,100 00			
10 fév...	do 755 do ...	365 95			
10 do	do 754 do ...	234 00			
4 mars	do 832 do ...	2,043 65			
13 avril	do 928 do ...	1,279 90			
25 mai ..	do 61 do ...	1,216 70			
29 juin..	do 158 do ...	174 72			
3 juill..	do 172 do ...	1,000 00			
13 do	do 209 do ...	351 62			
		14,797 20			14,797 20

ETAT comparatif de la dépense et du crédit affecté aux dépenses du pénitencier de Kingston, pour l'exercice terminé le 30 juin 1880, avec indication de l'excédant ou du déficit de chaque item du crédit.

Service.	Crédit.	Dépense.	Comparaison de la dépense avec le crédit.	
			En moins.	En plus.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Personnel—Appointements—				
1 préfet	2,600 00	2,600 00	.....	
1 sous-préfet	1,400 00	1,400 00	.....	
2 aumôniers—protestant	1,200 00	1,200 00	.....	
—catholique romain	1,200 00	1,200 00	.....	
1 chirurgien	1,800 00	1,800 00	.....	
1 commis du préfet	1,000 00	999 98	0 02	
1 gardien en chef	700 00	699 96	0 04	
1 garde-magasin	800 00	799 92	0 08	
1 instituteur	700 00	699 96	0 04	
1 économe	600 00	600 00	.....	
1 commis des travaux et instructeur en chef des métiers	650 00	649 92	0 08	
	1,000 00	999 96	0 04	
2 instructeurs de métiers—1ère classe	1,400 00	1,399 92	0 08	
4 do 2e classe	2,240 00	2,239 68	0 32	
1 infirmier	700 00	699 96	0 04	
6 gardiens	3,000 00	2,499 60	500 40	
43 gardes	19,350 00	} 18,606 43	1,643 57	
2 do département des aliénés	900 00			
4 charretiers	1,400 00	1,399 68	0 32	
1 directrice	500 00	499 92	0 08	
1 sous-directrice	300 00	300 00	.....	
1 sous-directrice adjointe	.....	142 34	.....	142 34
Gratification de retraite	1,925 00	.....	1,925 00	
Uniformes	1,598 00	1,570 28	27 72	
Entretien	56,288 58	45,162 22	11,126 36	
Dépenses d'exploitation	20,366 00	17,479 07	2,886 93	
Compte du capital	1,300 00	1,068 03	231 97	
Mont. nécess. p. 50 détenus, l'addition au pénitenc. de St-Vincent-de-Paul n'étant pas prête à temps.	6,000 00	.....	.....	
Montant consacré aux industries	.....	5,797 07	202 93	
	130,917 58	112,513 90	18,546 02	142 34
Excédant du crédit	.....	.....	18,403 68	

Je certifie de l'exactitude de ce compte, qui a été examiné d'après mes instructions.

J. L. McDOUGALL, *auditeur général.*

Examiné, JOHN B. SIMPSON.

65—3

CRÉANCES du pénitencier, le 30 juin 1880.

Bonnes	$2,196 52
Mauvaises, vieilles et douteuses	474 04
Total	$2,670 56

RÉCLAMATIONS contre le pénitencier.

Au 30 juin 1880	$17,233 21
Payé	17,233 21

PÉNITENCIER DE KINGSTON, 30 juin 1880.

STATISTIQUE criminelle, pénitencier de Kingston, exercice expiré le 30 juin 1880.

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Race	Blanc	201	10	211
	De couleur	21	.....	21
	Sauvages	3	.....	3
		225	10	235
Etat civil	Célibataires	169	4	173
	Mariés	50	4	54
	Veufs	6	2	8
		225	10	235
Age	Au-dessous de 20 ans	37	1	38
	De 20 à 30 ans	110	4	114
	" 30 à 40 "	35	3	38
	" 40 à 50 "	25	1	26
	" 50 à 60 "	9	1	10
	Au-dessus de 60 ans	9	.....	9
		225	10	235
Education	Ne sachant lire	51	1	52
	Sachant lire seulement	16	1	17
	" lire et écrire	158	8	166
		225	10	235
Habitudes morales	Abstèmes	65	1	66
	Tempérants	90	6	96
	Intempérants	70	3	73
		225	10	235
Pays	Angleterre	27	.....	27
	Irlande	22	5	27
	Ecosse	6	.....	6
	Ontario	100	3	103
	Québec	10	1	11
	Nouveau-Brunswick	7	...	7
	Nouvelle-Ecosse	18	.....	18
	Ile du Prince-Edouard	7	.....	7
	Inde	1	.....	1
	Etats-Unis	24	1	25

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Pays	Danemark	1	.....	1
	Allemagne	2	.....	2
		225	10	235
Culte	Congrégationalistes	1	1	2
	Catholiques	64	5	69
	Anglicans	72	3	75
	Méthodistes	44	1	45
	Presbytériens	26	.....	26
	Baptistes	13	.....	13
	Luthériens	3	.....	3
	Disciples	1	.....	1
	Sans culte	1	.....	1
		225	10	235
Crimes	Félonie	1	.....	1
	Délit	1	.....	1
	Vol de chevaux	17	.....	17
	Tentative de viol	1	.....	1
	Effraction de nuit	23	.....	23
	Larcin	61	6	67
	Meurtre	3	1	4
	Blessures	10	1	11
	V. de fait av. int. de vol	1	.....	1
	Ach. d'effets volés, etc.	2	.....	2
	Larcin et recel	5	.....	5
	Crime d'incendie	9	.....	9
	Vol av. effract. de nuit	19	1	20
	Décharge d'arme à feu	4	.....	4
	Obstruction de c. de fer	1	.....	1
	Vol de chevaux et larcin	5	.....	5
	Sodomie	2	.....	2
	Contrefaçon et fraude	2	.....	2
	" et détournement	1	.....	1
	Contrefaçon	7	.....	7
	Vol	3	.....	3
	Détournement	3	.....	3
	En possession d'outils d'effraction	1	.....	1
	Vol de mouton	1	.....	1
	Vol et blessures	1	.....	1

Statistique criminelle, pénitenciers de Kingston.—*Suite.*

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Crimes	Vol de chevaux et de bétail	1	.....	1
	Bigamie	1	.....	1
	Tuer un cheval	1	.....	1
	Tentative de meurtre	1	.....	1
	Viol	11	.....	11
	Recel	1	.....	1
	Vol de grand chemin	5	.....	5
	Faux prétexte	1	.....	1
	Incend. et larcin	2	.....	2
	Infanticide	.....	1	1
	Homicide	3	.....	3
	Larcin et voies de fait graves	1	.....	1
	Domm. à la propriété	1	.....	1
	Vol de bureau de poste	1	.....	1
	Effract. de nuit et inc	1	.....	1
	Possess. d'instrum. emp. par les faux monnay.	1	.....	1
	Envoi de lettres menaçantes	1	.....	1
	Circulation de fausse monnaie	3	.....	3
	Voie de fait grave	5	.....	5
		225	10	235
Occupation	Plombier	1	.....	1
	Cultivateurs	8	.....	8
	Journaliers	115	.....	115
	Horlogers	2	.....	2
	Mouleurs	2	.....	2
	Cuisinier	1	.....	1
	Charpentiers	14	.....	14
	Bouchers	4	.....	4
	Tailleur de pierre	1	.....	1
	Imprimeur	1	.....	1
	Selliers	9	.....	9
	Tailleurs	9	.....	9
	Ferblantier	1	.....	1
	Fabricants de cigares	2	.....	2
	Cordonniers	13	.....	13
	Peintres	8	.....	8
	Forgerons	4	.....	4
	Maçons	4	.....	4
	Tonnelliers	3	.....	3
	Commis	5	.....	5
	Marchands	2	.....	2
	Barbiers	3	.....	3
	Serrurier	1	.....	1
	Briquetiers	2	.....	2
	Charpent. de navire	1	.....	1
	Fabricant de chaudière	1	.....	1
	Fabricant de wagons	1	.....	1
	Conduct. de machine	1	.....	1
	Fabricant de pompe	1	.....	1
	Machiniste	1	.....	1
	Boulanger	1	.....	1
	Entrepreneur	1	.....	1
	Brossier	1	.....	1
	Chaisier	1	.....	1
	Femmes	.....	10	10
		225	10	235

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Comté	Stormont, Dundas et Glengarry	2	.....	2
	Lennox et Addington	1	.....	1
	Ontario	3	.....	3
	Middlesex	6	.....	6
	Welland	11	.....	11
	Grey	9	.....	9
	York	43	2	45
	Kent	2	1	3
	Lincoln	8	.....	8
	Simcoe	5	.....	5
	Elgin	8	.....	8
	Wentworth	8	1	9
	Brant	9	.....	9
	Essex	6	.....	6
	Frontenac	1	.....	1
	Carleton	10	2	12
	Oxford	3	1	4
	Northumberland et Durham	3	.....	3
	Prince-Edouard	3	.....	3
	Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul	4	2	6
	Prescott et Russell	2	.....	2
	Wellington	4	.....	4
	Perth	3	.....	3
	Haldimand	1	.....	1
	Waterloo	3	.....	3
	Norfolk	8	.....	8
	Lambton	8	1	9
	Bruce	2	.....	2
	Penitencier d'Halifax	30	.....	30
	Prison de l'Ile du Prince-Edouard	8	.....	8
	Leeds et Grenville	3	.....	3
	Renfrew	2	.....	2
	Halton	1	.....	1
	Hastings	1	.....	1
	Ecole de réforme de Pénétancouchine	3	.....	3
	Lanark	1	.....	1
		225	10	235
Peines	2 années	56	6	62
	2 do et 1 jour	1	.....	1
	2 do 2 jours	2	.....	2
	2 do 6 mois	4	.....	4
	2 do 9 do	1	.....	1
	3 do	62	3	65
	3 do et 3 mois	1	.....	1
	3 do 6 do	1	.....	1
	4 do	20	.....	20
	4 do 6 do	1	.....	1
	5 do	33	.....	33
	6 do	1	.....	1
	7 do	19	.....	19
	7 do 9 do	1	.....	1
	10 do	12	.....	12
	11 do	1	.....	1
	12 do	1	.....	1
	14 do	3	.....	3
	15 do	1	.....	1

Statistique criminelle, pénitencier de Kingston—*Fin.*

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.	—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Peines.....	25 années.....	1	.....	1	Cours.....	Assises.....	44	.....	44
	A perpétuité.....	3	1	4		Cour de police.....	50	5	55
						Banc de la Reine, Qué.	4	1	5
		225	10	235		Cour Suprême, N.-E...	30	.....	30
						do I.-P.-E	8	.....	8
Cours....	Sessions intérimaires...	66	3	69			225	10	235
	do générales.....	23	1	24					

PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT-DE-PAUL.

1er juillet, 1880.

MONSIEUR,—Conformément aux règles et règlements du service pénitentiaire, j'ai l'honneur de vous transmettre les rapports annuels, les comptes et les statistiques de ce pénitencier pour l'exercice expiré le 30 juin dernier.

Vû que la charge du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul ne m'a été confiée que le 21 juin dernier, date où j'ai été nommé préfet provisoire, par suite du congé d'absence accordé à M. le préfet Duchesneau, c'est-à-dire, neuf jours seulement avant la fin de l'année, je considère qu'il ne m'appartient pas de parler de l'administration de cet établissement antérieure à ma nomination. Comme vous êtes déjà au fait des choses, je me contenterai d'exprimer la satisfaction que je ressens de pouvoir vous rapporter que la discipline, est maintenue et les travaux en voie d'exécution et les opérations en général, conduits avec le zèle et la diligence si nécessaires au succès, dans l'administration des affaires de tout établissement pénal.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

H. BRODIE MACKAY.
Préfet provisoire.

Mr J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers, Ottawa.

Texte original.

RAPPORT ANNUEL DE L'AUMONIER CATHOLIQUE DU PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT-DE-PAUL, A M. L'INSPECTEUR, ETC.

MONSIEUR,—Le 22 août 1878, s'ouvrait à Stockholm, en Suède, un congrès pénitentiaire dont je n'ai pu encore me procurer le rapport officiel. Ce que j'ai sous les yeux est un travail sur ce congrès, publié par deux de ses membres, MM. Desportes et Lefebure.

En parcourant ce livre, qui n'est rien autre chose qu'un résumé fidèle des travaux du congrès, je n'ai pu m'empêcher d'être frappé en voyant les membres de cette assemblée distinguée, venus de toutes les parties du monde et appartenant soit aux administrations pénitentiaires, soit aux corps diplomatiques, soit aux sociétés particulières et aux académies des divers pays, soit à la science pénitentiaire, émettre les mêmes doctrines que j'ai moi-même émises dans mes rapports officiels ou privés.

Je mentionne ce fait, non pour en tirer vanité, mais pour faire comprendre qu'une étude et une expérience sérieuses des questions pénitentiaires, ne peuvent manquer d'amener tout le monde à tomber d'accord quant aux grands principes qui doivent servir de base à toute administration pénitentiaire bien entendue.

Une opinion que j'ai déjà plusieurs fois émise, et que je trouve consacrée par un vote du congrès, c'est la nécessité qu'il y a d'adopter sous une forme ou sous une autre, le régime cellulaire. L'expérience faite dans la plupart des pays du monde, a donné partout les résultats les plus satisfaisants. " Soit qu'il embrasse toute la durée de la peine, soit qu'il constitue seulement la première période d'un régime progressif appliqué aux longues peines, l'emprisonnement individuel fonctionne aujourd'hui dans toutes les parties du monde, sous toutes les latitudes."

Les raisons qui me font insister pour obtenir l'essai du régime cellulaire, je les trouve dans les paroles suivantes empruntées au rapport sur le congrès de Stockholm. On voudra bien remarquer que ces raisons, je les ai déjà et à plusieurs reprises données moi-même dans mes rapports des années précédentes. La forme peut être différente, mais le fond de l'idée est le même. Je cite : " La plupart des crimes qui se commettent, sont le résultat direct des influences sociales, de l'inégalité, de la pression, de la démoralisation, de la dégradation qui entourent les malfaiteurs et pèsent sur eux. Voilà ce qu'a été la société et dans quel milieu s'est développé ce qu'on appelle leur instinct de sociabilité. Eh bien ! c'est à ce milieu qu'il faut d'abord les arracher, c'est à ces influences qu'il faut les soustraire, dans le présent et pour l'avenir ! Quelle inconséquence de les tirer d'un milieu où ils n'ont rencontré que de mauvaises influences, mais dans lequel ils auraient pu et pourraient en rencontrer aussi de bonnes, pour les plonger dans un autre milieu restreint, limité, où forcément, nécessairement, ils ne pourront en rencontrer que de détestables ! et c'est dans ce milieu qu'on espère les corriger, les amender, les transformer ! Vous redoublez l'intensité de l'air empesté qui a détruit chez eux la santé morale et vous espérez les guérir ! Et vous croyez que vous y parviendrez à l'aide de contre-maîtres qu'ils détesteront, d'instituteurs dont ils se moqueront et d'aumôniers qu'ils chargeront d'approbres !

Quelles précautions prendrez-vous contre l'inévitable contagion du vice ? l'isolement pendant la nuit, les repas, les récréations ? Vous éviterez ainsi dans une certaine mesure les dernières objections ; mais éviterez-vous, dès que vos prisonniers se rejoindront, les conversations criminelles, la forfanterie des souvenirs, et la fureur des espérances. Vous dites : mais la loi du silence ; voilà vraiment qui est inhumain et contre nature." (*S. P. au Congrès de Stockholm.*)

Dans plusieurs de mes rapports précédents, comme je l'ai dit plus haut, j'ai fait valoir les mêmes arguments, que ceux que je viens d'emprunter. Et ces arguments, je les ai toujours trouvés, et les trouve aujourd'hui plus que jamais irréfutables. Le simple bon sens nous dit que ce n'est pas en exposant le criminel à la contagion d'une société corrompue qu'on l'amendera. Pour cellule, disait autrefois M. de Metz, donnez au criminel si bon vous semble, la place publique, j'y consens, mais à une condition : c'est que vous en éloignerez les malfaiteurs.

Ainsi donc, le système cellulaire, n'a en vue qu'une chose, soustraire le détenu à la contagion du vice en l'isolant de ceux qui peuvent lui nuire, ou de ceux à qui lui-même peut nuire. Voilà le système tel qu'il est aujourd'hui compris et mis en pratique, tel que le veulent tous ceux qui ont à cœur l'amélioration du régime pénitentiaire. Ayant soustrait le criminel aux influences pernicieuses, mettez-le en rapport aussi fréquent que vous pourrez avec les gardiens, les aumôniers, les visiteurs charitables, etc., etc. Entourez-le d'une bonne société. Dans ces conditions vous aurez droit de compter sur son amendement.

La raison qui me fait insister de nouveau pour que l'on fasse l'essai de ce système, le seul qui me paraisse rationel, c'est que le gouvernement fait actuellement construire des additions considérables au pénitencier de Saint-Vincent de Paul. Or, ne serait-il pas à propos de construire une ou deux des ailes qui restent à construire, sur un plan qui nous permît de faire l'essai du régime cellulaire. Rien de plus facile, il me semble. Il n'y aurait qu'à changer le plan des divisions intérieures des bâtisses à construire et à adopter les cellules aux besoins du nouveau régime. Tout

cela peut se faire sans grandes dépenses, et sans changer l'apparence extérieure des constructions. Quant aux résultats sur le bon gouvernement de l'institution, l'amendement des détenus, la diminution de la récidive, je suis sûr que sur ces différents points nous ne pouvons qu'y gagner beaucoup.

Je me permettrai aussi de signaler dans le présent rapport un état de chose qu'il est peut-être difficile de changer, mais qui toujours, selon moi, entravera l'uniformité et le progrès de notre système pénitentiaire, c'est que nos prisons et nos pénitenciers ne sont pas soumis à une même et seule direction.

Nos pénitenciers, nos prisons communes, nos réformes, la prison centrale, etc., sont toutes sous la direction de gouvernements et d'inspecteurs différents. De là l'impossibilité d'une action uniforme dans la direction de nos institutions pénales. Or ayez, si vous le voulez, les pénitenciers les plus sagement administrés, si les autres institutions pénales, se rattachant aux pénitenciers ne viennent pas à votre aide, si ces institutions sont dirigées d'après des idées opposées ou différentes, vous n'aurez jamais le succès que vous seriez en droit d'attendre. Le même esprit doit se faire sentir à tous les degrés de la peine que la loi inflige, depuis la station de police de nos grandes villes, jusqu'au pénitencier.

L'administration des institutions pénales voilà une des choses où la contralisation ou l'unité de gouvernement me paraît nécessaire. Le congrès de Stockholm a insisté fortement sur ce point, et après une longue discussion où furent savammemt exposées toutes les raisons pour et contre, le congrès dans sa séance du 25 avril, vota sans opposition la résolution suivante : "Il est non-seulement utile, mais nécessaire, qu'il y ait dans l'Etat un pouvoir central, qui dirige et surveille toutes les prisons, sans aucune exception, et aussi tous les établissements affectés aux jeunes délinquants."

Toutefois, il faut bien l'avouer, quelle que soit la sagesse des lois et des règlements, le succès laissera toujours à désirer, si on n'a pas pour faire fonctionner la loi des hommes à la hauteur de leur position. "La véritable garantie du système pénitentiaire réside essentiellement dans le personnel, disait M. le conseiller T. Canonico, devant le congrès de Stockholm. Donnez-moi le meilleur règlement avec un mauvais directeur, vous n'aurez aucun résultat. Donnez-moi un bon directeur, même avec un règlement médiocre, et je vous réponds que toute ira à merveille."

Rien de plus vrai, car c'est surtout des institutions pénitentiaires qu'il faut dire : les institutions valent ce que valent les hommes. Or ici, aussi longtemps que l'on ne mettra pas plus de soin qu'on en met aujourd'hui, dans le choix du personnel des pénitenciers, tant que la politique exercera son contrôle tyrannique, non-seulement dans le choix des administrations pénitentiaires, mais encore jusque dans la régie intérieure de ces établissements, tant que les positions qui entraînent le plus de responsabilité seront données en échange de services rendus à tel où tel parti politique, il est inutile de tenter aucune réforme sérieuse. Il y a des intérêts, disait le comité d'organisation du congrès de Cincinnati, tels que ceux de la religion et de l'éducation, auxquels la politique ne devrait jamais toucher. L'administration pénitentiaire est du nombre.

Disons toutefois que ces remarques ne s'appliquent pas généralement aux différents ministères qui se sont succédés depuis l'ouverture du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul ni à l'inspecteur. Loin de là, il est à ma connaissance personnelle que certains ministres, ainsi que l'inspecteur, à plusieurs reprises et sous différentes administrations, ont censuré officiellement l'introduction de la politique dans l'administration pénitentiaire. Si leurs leçons eussent été suivies par leurs subalternes, bien des misères auraient été évitées, bien des divisions intestines auraient été empêchées, divisions qui mettent le malaise partout, empêchent cette bonne entente qui devrait exister entre tous les membres d'une même administration, et paralysent les efforts de ceux qui ont à cœur de faire le bien.

Non-seulement il faut à la tête des prisons des hommes intègres, intelligents et entièrement occupés de l'œuvre qui leur est confiée ; il faut aussi que les chefs soient entourés d'un personnel de gardiens capables de les seconder. Or, rien de plus difficile à trouver qu'un bon personnel de gardiens. La classe sociale dans laquelle

ils sont choisis, leur manque d'éducation et d'instruction les rendent souvent impropres à la charge difficile qui leur est imposée. M. de Metz pensait que "la tâche de réformer les hommes vicieux ne peut être confiée au premier venu. On n'improvise pas, ajoutait-il, des hommes chargés d'implanter l'amour du bien dans des natures vicieuses; on n'obtient les transformations morales que par des efforts persévérants et un zèle éclairé." "Il faut bien," ajoutait M. Richard Peterson, directeur de la prison cellulaire de Christiana, "convaincre chaque employé de prison de la valeur d'une âme humaine."

Or au risque de répéter ce que j'ai déjà dit plusieurs fois, j'ajouterai encore aujourd'hui, que nous n'aurons jamais un personnel d'employés à la hauteur de leur mission, aussi longtemps que l'on continuera de les choisir avec le manque de discernement qui a jusqu'aujourd'hui caractérisé le choix d'un bon nombre d'entre eux. Mais pour être en état de faire un choix il faut aussi être en état d'offrir à ceux que l'on veut enrégimenter dans le service des prisons un salaire convenable, c'est une condition indispensable. Aussi le congrès de Stockholm a-t-il voté la résolution suivante après une longue discussion sur le sujet qui nous occupe: "La section est d'avis qu'il importe que les gardiens, avant d'être définitivement admis, reçoivent un enseignement théorique et pratique. Elle estime aussi que les conditions essentielles d'un bon recrutement de gardiens consistent dans l'allocation d'émoluments qui attirent et retiennent les sujets capables, et dans certaines garanties destinées à assurer la stabilité de leur situation. (Séance du 22 août.)

Un mot maintenant sur le patronage des prisonniers libérés. Si l'on veut combattre la récidive, il faut de toute nécessité venir en aide d'une manière quelconque au prisonnier libéré. Un conseil, une surveillance sage et discrète, un secours donné à temps, empêcheraient un grand nombre de criminels de tomber dans la récidive. Puisque le but de la peine est non-seulement de punir, mais de réformer le coupable, il faut prendre les moyens d'arriver à ce double résultat. Le châtiment se trouve nécessairement dans la prison elle-même; sur ce point le but de la loi aura sûrement son effet. Quant à l'amendement, il ne peut pas toujours s'opérer dans les murs de la prison, il faut donc continuer en dehors l'action moralisatrice commencée en dedans des murs. Bien plus, c'est à sa sortie que le détenu a le plus besoin qu'on lui tende la main. Abandonné à lui-même, repoussé de tout le monde, entouré de séductions de toutes sortes, que fera-t-il si personne ne lui vient en aide. Il retournera forcément à ses anciennes habitudes. Il redeviendra criminel, parce qu'on ne lui aura pas donné les moyens de devenir honnête homme. L'expérience d'un grand nombre d'années m'a convaincu qu'il serait facile d'empêcher la récidive de beaucoup de criminels, au moyen de sociétés de Patronage pour les prisonniers libérés. Si tout mon temps n'était pas employé aux devoirs de la position que j'occupe, je me ferais un devoir de tenter la formation d'une telle société. Et je serais sûr de réussir, surtout dans nos grandes villes, où de telles sociétés seraient le plus utiles. Mais il me faudrait pour cela consacrer un temps dont je ne puis disposer, et encourir des dépenses que je ne suis pas en état de faire. Espérons que d'autres se chargeront de cette mission importante.

Depuis mon dernier rapport les travaux de construction ont été poussés avec vigueur. L'aile sud a été achevée et livrée aux détenus. Cette nouvelle aile est très certainement la plus belle partie des bâtiments, tant pour la commodité que pour le fini de l'ouvrage. La chapelle catholique a été terminée à l'exception de certains détails d'ornementation auxquels on travaille actuellement. Une aile nouvelle devant contenir (132) cent trente-deux cellules est en voie de construction, et s'élève rapidement. Cette dernière construction commencée au printemps sera terminée avant la fin de l'automne. D'autres travaux, tels que canaux, excavations pour égouts, etc. marchent aussi avec rapidité. Ces différents travaux fournissent aux détenus une occupation qui leur est utile à eux-mêmes, en tant qu'ils leur donnent l'occasion d'apprendre différents métiers, tout en aidant puissamment au maintien de la discipline; car le travail est la plus sûre garantie d'une bonne discipline.

A propos de discipline, je dois faire remarquer, que depuis que nous avons cessé d'envoyer à Kingston nos prisonniers les plus récalcitrants, il devient plus difficile de

maintenir la même discipline qu'autrefois. Sous certains rapports ces migrations qui avaient lieu une ou deux fois chaque année, nous étaient d'un grand secours, en ce qu'elles nous permettaient de nous débarrasser de nos sujets les plus difficiles à conduire. Je fais cette remarque en passant, pour rendre justice à qui de droit.

L'école continue à donner pleine satisfaction. Dans les circonstances, je crois qu'il serait difficile de désirer davantage. L'instituteur remplit son devoir avec zèle et intelligence, et ses succès sont remarquables. Jamais l'école n'a été sur un pied aussi efficace depuis le commencement de l'institution. L'heure consacrée à l'école n'est pas comme autrefois une heure perdue. C'est l'heure la mieux employée de la journée. Aussi les progrès sont-ils dans bien des cas vraiment surprenants. Tous les trois mois, mon collègue et moi faisons à l'école un examen minutieux, et consignons par écrit les remarques que nous avons à faire sur les progrès et la tenue de l'école. Jusqu'à présent, nous n'avons eu que des louanges à donner tant à l'instituteur qu'à ses élèves.

Le nombre des récidivistes a été cette année considérable. Sur cent soixante (160) prisonniers reçus pendant l'année, trente-cinq (35) étaient des récidivistes de première, seconde et troisième fois. C'est un percentage beaucoup trop élevé. Il y a peu de pays, je crois, où le nombre des récidivistes soit aussi considérable.

Outre ces trente-cinq (35) ayant déjà passé par le pénitencier, quatre-vingt-dix-sept (97) autres ont passé par les prisons de réforme, et les prisons communes, quelques-uns jusqu'à (40) quarante fois. Total déjà emprisonnés (132) cent trente-deux. Vingt-huit (28) seulement se trouvent à n'avoir subi aucun emprisonnement antérieur à leur condamnation au pénitencier.

Pendant l'année, dix (10) détenus, dont sept catholiques et trois protestants, ont été graciés par le gouverneur-général. Cent cinq ont été libérés par expiration de leur peine; quatre lunatiques et deux femmes ont été transférés à Kingston, et un s'est évadé. En tout cent-vingt-deux (122) départs contre cent-soixante (160) admissions.

Sur les cent soixante (160) admis pendant l'année, cent vingt-huit (128) étaient catholiques et trente-deux (32) protestants.

Le 30 juin 1879, la population totale du pénitencier était de trois cent sept (307) dont deux cent soixante et onze (271) catholiques et trente-six (36) protestants. A la fin de la même année, ou le 30 juin 1880, le nombre total était de trois cent-quarante-cinq (345) dont cinquante-quatre (54) protestants.

Pendant l'année cinquante-un (51) détenus sur les cent vingt-deux (122) déchargés avaient appris à lire et à écrire au pénitencier.

Quelques observations sur les quatre (4) lunatiques transférés à Kingston me paraissent nécessaires. L'un des quatre m'a avoué quelque temps avant son départ que depuis déjà plusieurs années il avait commencé à simuler des attaques d'épilepsie pour être envoyé de la prison à l'asile de la Longue-Pointe. Il réussit alors à se faire déclarer fou et à passer quelques mois à ne rien faire à l'asile. Condamné plus tard au pénitencier, et ayant horreur du travail il essaya le même jeu, croyant réussir comme la première fois. Mais quand il vit qu'il lui fallait partir pour Kingston au lieu de la Longue-Pointe, il avoua que sa folie n'était que simulée. Mais il était trop tard ; les arrangements avaient été pris pour son transfert.

Un autre était une espèce d'imbécile, ayant passé une grande partie de sa vie en prison. Il était ici l'objet des moqueries et des mauvais traitements des autres, ce qui contribua à le rendre intraitable et à rendre nécessaire son renvoi dans un asile.

Un troisième avait passé la plus grande partie de sa vie au milieu des bois. C'était un de ces caractères indomptés qui ne peuvent guère s'accommoder d'une vie sédentaire et régulière. Il donna dès son arrivée des signes d'excentricité qui le firent remarquer. Son état empira graduellement, jusqu'à ce qu'enfin il devint impossible de le contrôler.

Enfin j'attribue la folie du quatrième à des malheurs domestiques, et à des troubles de famille. Il s'était évadé, avait été repris, et avait reçu une addition à sa première sentence, le tout ensemble l'avait jeté dans une sorte de désespoir qui lui fit perdre la tête.

La santé des détenus a été très-bonne. Peu d'institutions publiques ont été aussi favorisées que le pénitencier sous ce rapport. Il n'y a eu aucun décès. A propos je ferai remarquer que l'hôpital étant un lieu où nécessairement un peu plus de liberté doit être accordée aux détenus, il s'ensuit qu'une surveillance plus active devrait y être exercée. Or je crois et j'ai déjà eu l'occasion d'appeler l'attention des autorités sur ce point, que la surveillance à l'infirmerie laisse beaucoup à désirer. Il serait très à propos, je crois, que l'on vît à ce que l'infirmerie ne fut pas un lieu de rendez-vous, pas plus pour les détenus que pour les officiers.

La conduite à la chapelle est satisfaisante. Le chant et les cérémonies du culte s'y font autant que possible avec toute la solennité du rituel catholique.

Je crois pouvoir dire en terminant que la plupart des employés font leur possible pour remplir consciencieusement leurs devoirs. Il peut y avoir des exceptions, mais, grâces à Dieu, elles sont assez rares. Et puis la perfection se trouve difficilement sur la terre, surtout dans les pénitenciers.

J'ai tâché de rendre mes rapports avec tout le monde aussi agréables que possible. Je comprends que le concours du chapelain est nécessaire aux autorités, et ce concours elles sont en droit de l'exiger. Je comprends aussi que sans l'assistance des officiers l'œuvre du chapelain ne pourrait être fructueuse. Il est donc nécessaire qu'il y ait de la bonne volonté et de l'entente entre tous. Cette bonne volonté et cette entente, j'ai tâché de les promouvoir autant qu'il m'a été possible de le faire.

Enfin, je terminerai ces quelques remarques en exprimant le désir que les visites de l'inspecteur soient à l'avenir plus fréquentes qu'elles n'ont été par le passé. Pour ma part, je n'ai aucun doute que bien des difficultés auraient été évitées, si l'inspecteur eût visité plus souvent le pénitencier. Je ne blâme personne, je constate un fait. J'ai déjà dit dans mes rapports précédents que deux visites par année n'étaient pas suffisantes. Que dire quand il n'y a aucune visite.

Si je puis dire toute ma pensée, j'ajouterai, que le plan suggéré par les commissaires-enquêteurs MM. Taché et Miall, de reconstituer l'ancien bureau des directeurs des pénitenciers, serait le plus sûr moyen d'assurer une surveillance efficace. Un seul homme quelles que soient ses capacités, ne pourra jamais suffire seul à la besogne.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très humble serviteur,

JOS. U. LECLERC,
Aumônier catholique.

A Mr J. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

SAINT-VINCENT-DE-PAUL, 1er juillet 1880.

LISTE des officiers et employés du pénitencier de Kingston à la date du 30 juin 1880, indiquant le chiffre de leurs traitements, appointements et salaires, leur âge et la date de leur nomination.

Nom.	Grade.	Appointements.	Age	Date de la nomination.	Observations.
		$ cts.			
John Creighton	Préfet	2,600 00	63	1er jan. 1871	
John Flanigan	Sous-préfet	1,400 00	65	1er jan. 1866	
Michael Lavell	Chirurgien	1,800 00	55	1er oct. 1872	
Sidney W. Scobell	Comptable	1,000 00	56	1er déc. 1879	
Rév. C. L. Cartwright	Aumônier protestant	1,200 00	43	25 oct. 1875	
Rév. P. A. Twohey	Aumônier catholique	1,200 00	31	18 déc. 1875	
Henry A. Jones	Commis	700 00	51	20 mai 1869	
Patrick O'Donnell	Garde-magasin	700 00	44	19 juin 1857	
James B. Matthewson	Instituteur	600 00	44	26 sept. 1872	
Thomas McCarthy	Gardien-chef	800 00	44	1er déc. 1856	
William Sullivan	Econome	650 00	44	Février 1860	
Mary Leahy	Directrice	500 00	42	15 jan. 1861	
Mary Bostridge	Sous-directrice	300 00	54	1er février 1870	
Margaret O'Loane	Aide sous-directrice	250 00	38	1er mai 1880	
James Adams	Instructeur en chef	1,000 00	47	1er mars 1869	
William Gemmell	Instructeur tailleur	700 00	74	19 janv. 1870	
Robert Stewart	Instructeur forgeron	700 00	56	17 juill. 1871	
James Halliday	Gardien de l'hôpital	700 00	53	29 janv. 1867	
Michael Leahy	Gardien	560 00	49	1er nov. 1859	
John Burgess	do	500 00	54	Juin 1862	
J. B. Mathewson	do	500 00	44	6 sept. 1859	
Alexander Elsmere	do	500 00	51	13 avril 1859	
Thomas Davidson	do	500 00	47	Nov. 1857	
Thomas Carter	do	500 00	53	26 juil. 1854	
William Coward	Boulanger	560 00	25	6 juin 1878	
John Swift	Messager	560 00	66	1er juin 1835	
William McConnell	Cultivateur et jardinier	560 00	42	16 avril 1863	
Charles McManus	Garde	450 00	57	Juillet 1853	
William Crawford	do	450 00	66	Octobre 1846	
Allan McDonald	do	450 00	53	24 avril 1855	
Richard Holland	do	450 00	59	Mai 1858	
Bernard McGeein	do	450 00	43	Mars 1859	
John Crowley	do	450 00	39	15 jan. 1863	
Edward Mooney	do	450 00	37	27 sept. 1864	
Nicholas Hugo	do	450 00	57	Mars 1865	
George Holland	do	450 00	60	Avril 1866	
Michael Brennan	do	450 00	37	3 oct. 1865	
Robert Priestly	do	450 00	56	4 juin 1855	
James Lindsay	do	450 00	57	Février 1866	
James Bryson	do	450 00	35	7 juin 1866	
Jeremiah O'Driscoll	do	450 00	49	10 oct. 1866	
Thomas Payne	do	450 00	57	13 déc. 1866	
Daniel Fitzgibbon	do	450 00	52	1er jan. 1868	
Thomas Smith	do	450 00	44	19 mars 1860	
John Regan	do	450 00	51	18 oct. 1859	
Charles McNeil	do	450 00	60	18 août 1859	
James Evans	do	450 00	44	18 jan. 1868	
James Doyle	do	450 00	41	8 août 1868	
John Scally	do	450 00	43	4 mai 1870	
Thomas Moore	do	450 00	36	9 mai 1870	
John Morton	do	450 00	37	1er juillet 1877	
Jeremiah Dillon	do	450 00	43	1er jan. 1871	
Edward Burke	do	450 00	62	20 juin 1868	
John Mills	do	450 00	29	17 oct. 1875	
Robert McCauley	do	450 00	38	31 jan. 1868	
George McCauley	do	450 00	40	2 oct. 1876	
James Weir	do	450 00	30	31 oct. 1876	
James Mills	do	450 00	39	2 oct. 1876	
Lawrence Walsh	do	450 00	37	18 déc. 1876	
William Hurst	do	450 00	39	13 mars 1877	
Charles McConville	do	450 00	33	1er juillet 1877	
Alexander Atkins	do	450 00	23	1er juillet 1878	
Edwin J. Adams	do	450 00	21	1er juillet 1878	
James Mills, jun	do	450 00	32	17 février 1879	

LISTE nominative des officiers employés au pénitencier de Kingston, etc.—*Fin.*

Nom.	Rang.	Salaires.	Age	Date de la nomination.	Observations.
		$ cts.			
Andrew Jamieson	Garde	450 00	29	2 août 1879	
Robert Weir	do	450 00	32	13 oct. 1879	
John Donnelly	do	450 00	25	7 nov. 1879	
James Douglas	do	450 00	25	13 nov. 1879	
James N. Morton	do	450 00	27	1er jan. 1880	
Michael Kennedy	Conducteur d'attelage.	350 00	24	1er avril 1872	
Henry Woodhouse	do	350 00	29	1er sept. 1872	
William C. Bell	do	350 00	37	April 1877	
John Kennedy	do	350 00	26	Janv. 1877	

PÉNITENCIER DE KINGSTON, 1er juillet 1880.

ÉTAT général de la valeur du travail fait dans les différents départements du pénitencier de Kingston, pendant l'exercice qui a fini le 30 juin 1880.

Départements.	Sur commandes.	Pour officiers.	Pour le gouvernement.	Pour autres pénitenciers.	Pour le pénitencier de Kingston.	Total.
	$ cts.	$ cts.	cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Maçonnerie	4,652 33				32,365 51	37,017 84
Charpenterie	188 55		2,791 46		12,019 26	14,999 27
Forge	28 18		381 54	156 56	16,245 18	16,811 46
Atelier des tailleurs	98 20	347 55	2,322 90	4 75	3,848 32	6,621 72
Cordonnerie		72 70	1,590 80		2,473 94	4,137 45
Ferme					787 54	787 54
Départem. des femmes	68 00		343 10		1,537 38	1,948 48
Totaux	5,035 26	420 25	7,429 80	161 31	69,277 14	82,323 76

—	Nombre de jours.	Valeur de la journée.	Montant.	
		cts.	$ cts.	
Boulangerie	2,442	75	1,831 25	
Département de l'économe	5,597	40	2,238 80	
Ailes	4,883	40	1,953 20	
Buanderie	3,457	40	1,382 80	
Sécherie	5,216	40	2,086 40	
Infirmerie	1,555	40	622 00	
Fonderie	22,736	40	9,094 40	
Chapelles, chambre d'ordinaire, etc	1,240	40	496 00	
Loge du nord, messager, etc	620	40	248 00	
Pointe, préparation d'engrais	310	40	124 00	
Jardins	620	40	248 00	
Femmes, soin des malades, ménage, etc	2,948	40	1,175 20	
				21,500 05
				103,823 81

MOUVEMENT d'entrée et de sortie des condamnés au pénitencier de Kingston, du 31 juin 1872, à minuit, au 30 juin 1880, à minuit.

—	Hommes.	Femmes.	Total.	Hommes.	Femmes.	Total.
Population, au 30 juin 1879, à minuit	.....	.....	.....	733	26	759
Entrés depuis :						
Venant des prisons communes	180	8	188			
do du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul	4	2	6			
do du pénitencier d'Halifax	30	.....	30			
do de l'Ile du Prince-Edouard	8	.....	8			
do de la maison de réforme de Pénétancouchine	3	.....	3			
Réintégré	1	.....	1			
				226	10	236
				959	36	995
Sortis depuis :						
Par expiration de la peine	203	10	213			
Par grâce	35	2	37			
A destin. de l'asile des lunatiques sur exp. de peine	1	1	2			
Décédés	9	2	11			
				248	15	263
Population, au 30 juin 1880, à minuit				711	21	732

MOUVEMENT comparé de la population du pénitencier de Kingston pendant les 10½ dernières années qui ont précédé le 1er juillet 1880.

ANNÉES.	Entrés. Venant des prisons communes. H.	F.	Des asiles d'aliénés. H.	F.	De l'école de réforme H.	F.	D'autres pénitenciers. H.	F.	Réintégrés. H.	F.	Totaux. H.	F.	T.	Sortis. Par l'expiration de la peine. H.	F.	Par grâce. H.	F.	A destination des asiles aliénés. H.	F.	Suicidés. H.	F.	Décédés. H.	F.	Evadés. H.	F.	Par ordonnance d'un tribunal. H.	F.	A destination d'autres pénitenciers. H	F.	Totaux. H.	F.	T.	Nombre restant à la fin de l'année. H.	F.	T.	Moyenne quotidienne.
1870	177	19	....	....	....	....	....	....	....	....	177	19	196	158	12	26	2	9	2	1	....	12	....	....	....	1	....	....	....	207	16	223	638	48	686	691⅛
1871	216	10	5	....	....	....	....	....	....	....	221	10	231	177	18	66	1	10	1	1	....	10	....	5	....	....	....	....	....	269	20	289	590	38	628	645⅔
1872	147	8	7	....	....	....	....	....	1	....	155	8	163	151	13	60	2	6	2	....	....	6	1	1	....	....	....	....	....	224	18	242	521	28	549	578⅓
1873	141	3	....	....	3	....	1	....	1	....	146	3	149	143	15	26	1	4	....	....	....	6	....	....	....	....	....	119	....	298	16	314	369	15	384	432⅓
1874	145	12	5	....	....	....	....	2	....	....	150	14	164	111	6	18	....	1	....	....	....	4	....	....	....	....	....	....	....	134	6	140	385	23	408	390½
1875	187	6	....	....	....	....	158	....	1	....	346	6	352	115	6	30	1	6	....	....	....	5	1	3	....	....	....	....	....	159	8	167	572	21	593	509⅔
1876	216	7	....	....	....	....	62	1	1	....	279	8	287	114	10	19	....	10	1	....	....	7	....	3	....	....	....	13	....	166	11	177	685	18	703	617⅙
1877	69	7	23	1	....	....	2	....	....	....	94	8	102	79	3	18	1	3	....	....	....	6	....	....	....	....	....	....	....	106	4	110	673	22	695	683⅕
1877-78	215	9	....	....	....	....	64	2	....	....	279	11	290	208	6	40	1	2	....	....	....	1	....	1	....	....	....	....	....	252	7	259	700	26	726	692⅓
1878-79	202	9	....	....	....	....	68	1	....	....	270	10	280	182	6	48	3	....	1	....	....	7	....	....	....	....	....	....	....	237	10	247	733	26	759	746⅓
1879-80	180	8	....	....	3	....	42	2	1	....	226	10	236	203	10	35	2	1	1	....	....	9	2	....	....	....	....	....	....	248	15	263	711	21	732	737⅔
Totaux	1895	98	40	1	6	....	397	8	5	....	2343	107	2450	1641	105	386	14	52	8	2	....	73	4	13	....	1	....	132	....	2300	131	2431	....	....	....	.....

DISTRIBUTION des détenus dans le pénitencier de Kingston le 30 juin 1880.

Départements.	Nombre.	Départements.	Nombre.
Charpentiers	58	Carrières	60
Forgerons	47	Nouvelle grange-maçons, 22; charpentiers, 8	30
Tailleurs de pierre	48	Journaliers—carrières, 13; quai, 14	27
Tailleurs	94	Nouvel asile—maçons, etc	22
Cordonniers	40	Ferme	30
Fonderie et serrurerie, etc	89	Jardins	2
Pile de pierre, étables, seaux, etc	35	Loge du nord	2
Sécherie	27	Chapelles	2
Buanderie	11	Garçons de salles	2
Salle à dîner et cuisine	19	Préparation d'engrais	1
Boulangerie	10	En cellule	3
Ailes	17	Femmes	21
Infirmerie, garçons de salles, 4; patients, 5; aliénés, 26	35	Total	732

LISTE des détenus du pénitencier de Kingston graciés dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1880, avec indication de leur crime et du lieu de leur condamnation.

No.	Nom.	Crime.	Lieu.
1	George T. Bull	Crime d'incendie	Peel.
2	John H. Hargraves	Blessures corporelles	Middlesex.
3	John B. Markle	Faux	Huron.
4	Harry McLeod	Effraction de nuit	Elgin.
5	Christopher Goodman	Crime d'incendie	Wentworth.
6	John Miller	Homicide	York.
7	Frank Walker	Faux	Wentworth.
8	Marie McGaugh	Meurtre	Kamouraska.
9	James N. Brown	Larcin	York.
10	James Randall	Viol	Middlesex.
11	Charles Collins	Larcin	Welland.
12	James Scott	do	Norfolk.
13	Samuel Baker	Crime d'incendie	do
14	George Somerwine	Larcin	Welland.
15	Maxime Dusablon	do	Montréal.
16	W. Barber	do	York.
17	James Ryan	Meurtre	Peterboro.
18	James McCue	Vol de cheval	Frontenac.
19	Angus McDonald	Faux	Stormont, Dundas et Grenville
20	Jacob Bowering	Décharge d'arme à feu	Middlesex.
21	James Fitzgerald	Viol	Lambton.
22	James E. Brown	Félonie	Essex.
23	John Ginnan	Viol	do
24	J. J Lemoine	Larcin, lettre du B. P	Québec.
25	John McCreary	Bétail tué et crime d'incendie	Lennox et Addington.
26	John Flood	Vol	York.
27	Andrew Brown	Blessures	Simcoe.
28	Charles Leavitt	Effraction de nuit	York.
29	Caroline Wabuck	Larcin	Lambton.
30	James Kennedy	Larcin et recel	York.
31	Robert Spencer	Larcin	do
32	Charles Fulman	do	Wentworth.
33	Joseph Quigley	Effraction de nuit et larcin	Ontario.
34	James Ward	Voies de fait	Middlesex.
35	James Worthington	Décharge d'arme à feu	Elgin.
36	Thomas White	Tentative de meurtre	Hastings.
37	Peter Lafontency	Viol	Essex.

LISTE des détenus décédés au pénitencier de Kingston dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1880, avec indication de leur crime et du lieu de leur condamnation.

Numéro.	Nom.	Crime.	Lieu.
1	Isaiah Butler	Viol	Brant.
2	Peter Hollingsworth	Vol de chevaux	Essex.
3	Andrew Black	Blessures	Bruce.
4	John Arnold	Larcin et recel	Waterloo.
5	Richard Chrysler	Larcin	Middlesex.
6	Lucy Martin	Larcin et recel	Northumberland, etc.
7	Ellen Morrison	Effraction et larcin	Oxford.
8	T. W. Ollard	Larcin	Victoria.
9	John T. Rose	Vol	Welland.
10	James Bennett	Effraction	do
11	Chancey Joslyn	Effraction et larcin	Lambton.

PÉNITENCIER DE KINGSTON, 1er juillet 1880.

LISTE des détenus qui ont été réincarcérés au pénitencier de Kingston, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1880.

Numéro.	Noms.	1re réincarcération.	2e réincarcération.	3e réincarcération.	4e réincarcération.	5e réincarcération.	6e réincarcération.	7e réincarcération.	Observations.
1	Henry Lemon		1						
2	Patrick Cummings	1							
3	Henry Miller		1						
4	Albert Williams	1							
5	George Brown	1							
6	Robert Collingwood	1							
7	Thomas Clarke					1			
8	William G. Kirkland	1							
9	Joseph D. Green	1							
10	James Armstrong		1						
11	Patrick Doyle	1							
12	ShankClarke	1							
13	William Bridge	1							
14	Frank Taylor	1							
15	James Clerey		1						
16	Charles Campbell	1							
17	Edward Willard	1							
18	John Gorman			1					
19	Margaret Morrissey		1						
20	James H. Laurenson							1	
21	James Foster		1						
22	Henry Green		1						
23	George Weir	1							
24	Charles Collins	1							
25	James Biggins	1							
26	James Banfield	1							
27	William Boyd	1							
28	Daniel Winter	1							
29	Matilda Hannibald		1						
30	John Bell	1							
31	John North		1						
32	William Blair	1							
33	John Terry	1							
34	Thomas McGrath	1							
		22	9	1		1		1	

ETAT des réductions de peine gagnées par les détenus sortis du pénitencier de Kingston pendant l'exercice qui a fini le 30 juin 1880.

Nombre.	—	Jours gagnés.	Nombre.	—	Jours gagnés.
4	N'ont gagné aucune réduct.	.....	32	Ont gagné en moyenne.....	127 2/3
2	Ont gagné en moyenne	6 1/2	6	do	131 2/3
4	do	13 3/4	1	A gagné	149
1	A gagné	28	3	Ont gagné en moyenne.....	157
4	Ont gagné en moyenne.....	33	3	do	163 1/3
5	do	42 1/5	4	do	174 1/4
6	do	54 5/6	6	do	182 1/3
15	do	64 4/5	3	do	192 2/3
62	do	76 7/8	4	do	212 1/2
13	do	84 1/2	2	do	229
7	do	94 4/7	5	do	233 1/5
6	do	104 1/2	1	A gagné	329
13	do	114 1/2	1	do	394

N.B.—Sur 213 détenus élargis, par expiration de leur peine, 4 seulement n'ont pas gagné de réduction. La plus courte réduction gagnée a été de 5 jours; la plus longue, 394 jours.

PÉNITENCIER DE KINGSTON, juillet 1880.

PUNITIONS infligées dans le pénitencier de Kingston, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1880.

Mois.	Au cachot.	Isolement cellulaire.	Au fouet.	Coups de fouet.	Au pain et à l'eau.	Réprimande.	Déchéance partiel. du privilège de réduct. de peine.	Bannis de l'école.	Privés de lumière.	Observations.
Juillet	32	2	.....	.....	32	10	23	.....	18	
Août	33	2	.....	.....	33	9	11	.....	23	
Septembre	21	3	.....	.....	21	4	21	.....	25	
Octobre	21	2	.....	.....	21	1	25	.....	14	
Novembre	28	2	.....	.....	28	1	24	.....	14	
Décembre	20	3	.....	.....	20	6	30	.....	5	
Janvier	16	3	.....	.....	16	4	26	.....	18	
Février	14	3	.....	.....	14	5	11	.....	11	
Mars	15	3	.....	.....	15	2	42	.....	11	
Avril	42	4	.....	.....	42	11	28	.....	2	
Mai	17	3	.....	.....	17	.....	26	.....	4	
Juin	15	4	.....	.....	15	.....	31	.....	16	
Total	274	34	.....	.....	274	53	298	.....	161	

Dr. FERME du pénitencier de Kingston. Av.

	$ cts.	$ cts.		$ cts.	$ cts.
Graine et fumier	402 55		650 boiss. d'avoine, à 33½c	217 75	
2 boiss. de vesces, $2.50	5 00		588 " d'orge, à 57½c	338 10	
6 " de pommes de terre	8 73		450 " de pois, à $1	450 00	
22 " de pois, $1 50	33 75		100 " de fèv. blanches, à $1.50	150 00	
100 lbs. de vert de Paris, 20c.	20 00		1 acre de vesces	10 00	
Nourriture des cochons avec les déchets du réfectoire	250 00		50 ton'x de foin, à $12	600 00	
5 tonneaux de son	98 84		18 " de paille d'avoine, à $6	108 00	
39½ boiss. de blé-d'inde	231 94		15 " " de pois	60 00	
6 brls. de sel	8 40		600 boiss. de navets, à 60c	360 00	
12 " de plâtre, $1.25	15 00		500 " de panets, à 50c	250 00	
Travail de trois paires de chevaux et conducteurs	1,450 00		625 " de carottes, à 40c	250 00	
Salaire du jardinier-fermier	560 00		600 " de betteraves, à 50c	300 00	
Salaire de deux gardes, pour une année, $450	900 00		200 " de tomates, à 70c	140 00	
Travail de 21 détenus pendant 6,789 jours. à 40c	2,715 60		15 000 choux, à 10c	1,500 00	
Instruments aratoires et divers pour l'année	60 79		3,000 pieds de céleri, à 5c	150 00	
			300 douz. de maïs de table, à 15c	45 00	
			60 boiss. de laitue, à 50c	30 00	
			100 paquets de sarriette, à 5c	5 00	
			Sauge	1 00	
			Persil	2 00	
			317¼ boiss. d'oignons, à $1	317 25	
Balance		6,760 60	2,100 " de pommes de terre, à 65c	1,365 00	
		787 54	7 boiss. de prunes, à 60c	420 00	
			36 pintes de cassis, à 10c	3 60	
			32 pintes de groseilles rouges à grappe, à 7c	2 24	
			5 barils de pommes, à $2	10 00	
			12,500 lbs. de lard, à 7c	875 00	
			1 petit cochon vendu	3 00	
		7,547 14	Total		7,547 14

RAPPORT DE L'AUMONIER PROTESTANT POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1880.

N° 34.—PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT-DE-PAUL, 1er juillet 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport pour l'exercice terminé le 30 juin dernier.

Détenus protestants, 1er juillet 1879	36	
Entrés dans le cours de l'exercice	30	
Ré-incarcérés	2	
		— 68
Libérés par l'expiration de leur peine	11	
Graciés	3	
		— 14
Restant inscrits		54

Cultes de ceux qui sont entrés ou ont été réincarcérés dans le cours de l'exercice.

Anglicans	20	
Presbytériens	3	
Méthodistes	3	
Episcopaliens des Etats-Unis	2	
Baptistes	1	
Luthériens	1	
Juifs	2	
		— 32

Les services religieux du dimanche et des fêtes ont été célébrés régulièrement. Les prières et les lectures de l'écriture sainte, et, lorsque le temps le permet, quelques commentaires, ainsi que deux classes d'écriture sainte et une classe d'hébreu, ont une excellente influence sur les détenus qui me sont confiés. J'ai visité comme je le devais les malades à l'infirmerie ou dans leurs cellules, ainsi que ceux qui étaient temporairement mis au cachot.

L'école continue à être d'un grand avantage pour plusieurs; les examens trimestriels ont été très satisfaisants. La bibliothèque est extrêmement bien tenue et beaucoup de livres circulent.

A part bien peu d'exceptions, la conduite des prisonniers a été tout-à-fait satisfaisante.

JOHN ALLAN,
Aumônier protestant.

A Mr J. G. MOYLAN, inspecteur des pénitenciers, Ottawa.

No 35.

Texte original.

SAINT-VINCENT-DE-PAUL, 1er juillet 1880.

MONSIEUR L'INSPECTEUR,—L'état sanitaire du pénitencier de la province de Québec a été pour l'année qui vient de se terminer au 30 juin dernier, des plus satisfaisants. L'occupation du nouveau dortoir par une partie des détenus, ayant fait cesser l'encombrement qui existait pendant les années précédentes, a eu l'effet de diminuer sensiblement la maladie, comme le démontre les statistiques ci annexées, et préparées avec beaucoup de soin. Les 132 cellules que contient cette nouvelle bâtisse sont plus grandes que les anciennes, et elles sont aussi bien mieux aérées. Quoique les détenus qui occupent ce nouveau dortoir aient plus d'air et aussi plus d'espace, je me permettrai cependant d'attirer votre attention sur le fait suivant. Les détenus y sont couchés sur une simple toile, ce qui est insuffisant pour les protéger contre le froid pendant l'hiver. J'ai eu à ce sujet un grand nombre de plaintes qui me paraissent bien raisonnables. C'est pourquoi, je crois qu'il serait nécessaire de mettre une paillasse ou une autre couverture en laine sur la toile qui leur sert actuellement de lit.

Je suis heureux de pouvoir vous informer que l'institution n'a été visitée par aucune maladie épidémique ou contagieuse. Il n'y a pas eu non plus de décès ni d'accident sérieux.

Dans le courant de l'année trois détenus atteints d'aliénation mentale ont été transférés par ordre du gouvernement à Kingston. Chez deux la maladie s'est manifestée graduellement. Chez le troisième la cause de la maladie est l'épilepsie. D'après les informations que j'ai pu me procurer, ce détenu, nommé Lapointe, avait déjà passé cinq mois dans un asile d'aliénés sur le rapport des médecins de la prison de Montréal. Ce malheureux avait des convulsions épileptiques deux ou trois fois par semaine. A la suite de ces convulsions il devenait furieux. Il ne mangeait presque pas, et il passait les jours et les nuits à chanter et à crier. Il brisait tout ce qui lui tombait dans les mains, ce qui a nécessité de le tenir presque continuellement enfermé depuis son arrivée dans ce pénitencier.

Dans le courant d'avril dernier, mon collègue, le Dr Pratt, malade depuis bien des années, a cru devoir donner au gouvernement sa résignation, qui a été acceptée. Depuis le mois de mai dernier, j'ai été chargée par la même autorité de faire seul les devoirs de médecin.

Le nombre d'ordonnances qui ont été données aux détenus pour de légères indispositions a été de 2,800 outre celles de l'hôpital.

Le nombre d'officiers qui ont manqué à leur devoir pour cause de maladie et qui ont été visités à leur domicile a été de trente-huit, le nombre de jours perdus a été de 420, ce qui fait une moyenne de 11 jours pour chaque officier.

Je crois devoir, en terminant ce rapport, offrir mes remercîments aux officiers de l'institution pour leur attention et leur empressement à m'aider chaque fois qu'il a été nécessaire. Je dois aussi mentionner spécialement M. Mackay, préfet par intérim qui, depuis qu'il a la conduite du pénitencier, m'a donné toutes les facilités possibles de remplir mes devoirs.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. T. POMINVILLE, M.D.

A Mr J. G. MOYLAN, écr., inspecteur des pénitenciers.

RAPPORT annuel des malades qui ont été sous traitement à l'infirmerie et dans les cellules du pénitencier de Saint-Vincent de-Paul, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1880.

—	Restant.	Entrés.	Renvoyés.	Décédés.	Restant.	—	Restant.	Entrés.	Renvoyés.	Décédés.	Restant.
Abcès		10	10			Hernie		6	6		
Acnée		3	3			Démense		3	3		
Anthrax		1	1			Jaunisse		1	1		
Ascarides		1	1			Lumbago		1	1		
Asthme		2	2			Néphrite		1	1		
Blépharite		6	6			Névralgie		4	4		
Furoncles		12	12			Ophthalmie		12	12		
Bronchite		8	8			Orchite		4	4		
Bubons		2	2			Paraphymosis		1	1		
Cardialgie		6	6			Phthisie		2	2		
Chancre		2	2			Pleurisie		6	6		
Choléra		1	1			Pleurodynie		5	5		
Contusion		29	29			Pneumonie		1	1		
Constipation		4	4			Rheumatisme		2	2		
Cystite		1	1			Impétigo		4	4		
Diarrhée		55	55			Gale		1	1		
Diphthérie		2	2			Scorbut		3	3		
Luxation du sacrum	1		1			Scrofule		3	3		
do de la cheville		1	1			Entorse		5	5		
Dyspepsie		2	2			Stomatite		1			1
Dysenterie		15	15			Stricture		2	2		
Epilepsie		4	4			Syphilis		7	7		
Epistaxis		1	1			Tic-douloureux		2	2		
Erysipèle		2	2			Tænia		2	2		
Fébricule		3	3			Tonsilitie		9	9		
Fistule à l'anus		1	1			Ulcère		6	6		
Gonorrhée		7	7			Veines variqueuses		2	2		
Hémoptysie		6	6			Blessures		20	19		1
Hémorrhoïdes		11	11								
Maladie du cœur		8	8			Total	1	322	321		2

J. T. POMINVILLE, M.D., *chirurgien*

TABLEAU des accidents survenus aux détenus du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pour l'exercice 1879–80.

Date.	Nom.	Emploi.	Nature de l'accident.	Cause de l'accident.	Nombre de jours à l'infirmerie.
1879.					
28 août..	A. Hardy	Atelier des ferbl.	Fracture du tibia....	Chute d'un échafaud.....	80
1880.					
17 mars..	P. Jugier.	Atel. des charp..	Blessure au genou.	Coupé avec une plane.....	14
8 mai...	T. Kelaher.....	Char. de la pierre	Dislocation de la cheville.	Chute d'une pierre.....	15
21 juin...	F. Forest.	Cour.....	Blessure à la jambe	do	9

J. T. POMINVILLE, M.D., *chirurgien.*

PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT-DE-PAUL, 1er juillet 1880.

MONSIEUR,—En vous présentant mon troisième rapport annuel relatif à l'écol du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, je suis heureux de dire que les progrès fait durant l'exercice qui vient de s'écouler ont été satisfaisants.

Sur un total de cent quinze (115) prisonniers sortis de cet établissement dans l cours de l'année, cinquante et un (51) ont appris à lire, à écrire et à calculer pendan la période de leur incarcération ; sur ce nombre vingt-cinq (25) ne connaissaient pa à leur entrée une seule lettre de l'alphabet, les vingt-six (26) autres pouvaient épele un peu.

Je puis aussi dire que sur un total de 160 prisonniers entrés au pénitencier dan e cours de l'exercice, 70 étaient tout-à-fait illettrés, 27 épelaient un peu, 50 pou vaient lire et écrire quelque peu, et les 13 autres lisaient et écrivaient assez bien.

Cela prouve que l'ignorance est encore une des causes principales qui envoien tant de gens dans nos pénitenciers ; quoi qu'il en soit, si nous réussissions aussi bie à l'avenir que pendant les deux dernières années dans notre école, je suis sûr qu ceux qui s'intéressent si profondément à la réforme des classes criminelles n'auron pas lieu de regretter le temps qu'ils ont si noblement dépensé à obtenir à ses infor tunés les avantages de l'instruction.

Je joins à ce rapport les états de situation ordinaires, par lesquels vous verre que le nombre de ceux qui fréquentent l'école a augmenté de 20 dans le cours d l'exercice.

Bibliothèques.

Je suis heureux de pouvoir faire un bon rapport de nos bibliothèques.

Les détenus qui reçoivent des livres en ont bien soin.

La moyenne de la circulation hebdomadaire des livres qui est de 400, indiqu que nos bibliothèques sont beaucoup appréciées.

Le nombre total des prisonniers auxquels il est donné des livres, est de 247 ; l nombre des officiers est de 50.

Je désire offrir aux aumôniers mes remercîments pour leur bienveillance cont nuelle et leurs précieux services, auxquels sont principalement dûs les progrès d l'école.

Je suis, monsieur, votre très obéissant serviteur,

HENRY HARNETT, *instituteur.*

Mr J. G. MOYLAN, inspecteur des pénitenciers, Ottawa.

TABLEAU DE CLASSIFICATION, indiquant le nombre d'hommes de chaque escouade fréquentant l'école et leurs heures de classe.

Escouades.	9 a.m.	10 a.m.	Midi.	2 p.m.	3 p.m.	Total.
Maçons	4	4	6	5	2	21
Tailleurs de pierre	8	7	9	6	6	36
Département de l'économe	4	3	.....	3	4	14
Tailleurs	3	3	.....	4	3	13
Cordonnerie	3	4	.....	3	3	13
Boulangerie	.....	.....	.....	1	1	2
Forgerons	1	1	2	.....	2	6
Charpentiers	1	2	2	3	2	10
Ferblantiers	1	1	.....	.....	2	4
Ferme	.....	.....	10	.....	.....	10
Briqueterie	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Tramway	.....	.....	6	.....	.....	6
Carrière	.....	.....	15	.....	.....	15
Total	25	25	50	25	25	150

ETAT de situation de l'école du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, indiquant le nombre de ceux qui la fréquentent, les heures de classe, et les matières enseignées.

Heures de classes et matières.	Nombre.	Lecture et épellation.	Epellation seulement.	Ecriture	Géographie.	Grammaire.	Arithmétique. Règles Composées.	Arithmétique. Règles Simples.
9 a.m.—Français	13	13	.....	13	.....	13	5	8
Anglais	12	12	.....	12	.....	12	6	6
10 a.m.—Français	13	13	.....	13	.....	.....	.....	13
Anglais	12	12	.....	12	.....	.....	.....	12
Midi.—Français	20	10	10	20	.....	.....	.....	.....
Anglais	15	7	8	15	.....	.....	.....	.....
2 p.m.—Français	13	13	.....	13	.....	.....	13	.....
Anglais	12	12	.....	12	.....	.....	.....	12
3 p.m.—Français	13	.....	13	13	.....	.....	.....	.....
Anglais	12	.....	12	12	.....	.....	.....	.....
A la carrière—Français	15	10	5	15	.....	.....	.....	10
	150	102	48	150	.....	25	24	61
Total, français	87	59	28	87	.....	13	18	31
do anglais	63	43	20	63	.....	12	6	30

Etats pour 1879–80.

1. Liste des officiers du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul.
2. Répartition des détenus suivant leur emploi.
3. Liste des détenus graciés.
4. do réincarcérés.
5. Etat des rémissions partielles de peine.
6. Mouvement des détenus pendant l'exercice.
7. Etat comparatif du mouvement des détenus.
8. Nombre des détenus de l'exercice et moyenne mensuelle.
9. Statistique des crimes.
10. Punitions sommaires.
11. Inventaire du bureau du comptable, etc., (*non imprimé*).

12. Dépenses.
13. Recettes.
14. Tableau comparatif des dépenses.
15. do des recettes.
16. do du travail.
17. Tableau de la valeur du travail des détenus.
18. Tableau du travail non rémunéré des détenus.
19. Frais d'entretien.
20. Valeur du travail des détenus et des matériaux employés.
21. Immeubles.
22. Valeur des immeubles, des meubles et du matériel.
23. Créances du pénitencier.
24. Réclamations contre le pénitencier.
25. Ferme et étables.
26. Département de la cordonnerie.
27. do des tailleurs.
28. do des charpentiers.
29. do des forgerons.
30. do des ferblantiers.
31. Briqueterie.
32. Département des maçons.
33. Boulangerie.
34. Rapport de l'aumônier protestant.
35. do du chirurgien.
36. do de l'instituteur.
37. do du préfet provisoire.

Tableau No 1.

Liste nominative des officiers et des employés du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, le 30 juin 1880, indiquant le traitement, les appointements ou le salaire, l'âge et la date de la nomination de chacun d'eux.

Nom.	Grade.	Salaire.	Age.	Date de la nomination.	Observations.
		$			
J. A. Duchesneau	Préfet	2,600	48	15 déc. 1875...	
J. U. Leclere	Aumônier catholiq. romain.	1,200	42	20 mai 1873...	
John Allan	do protestant	1,200	67	20 do 1873...	
H. B. Mackay	Sous-préfet	1,400	58	30 nov. 1875...	
Desiré Beaudry	Comptable	1,000	31	20 fév. 1880...	
Joseph Pratt	Chirurgien	600	71	20 mai 1873...	Mis à la retraite, le 1er mai.
J. T. Pominville	do	600	55	20 do 1873...	Nommé médecin avec un traite- de $1,200 par année, depuis le 1er mai.
Hyp. Lanctôt	Commis	700	64	15 déc. 1875...	
John Cooper	Gardien-chef	800	65	20 mai 1873...	
George B. Lamarche	Garde-magasin	700	38	1er fév. 1880...	
Léandre Mazuret	Econome	650	52	20 mai 1873...	
John McDermott	Infirmier	560	42	20 do 1873..	
Télesphore Ouimet	Inst. en chef des métiers et commis des travaux	1,000	36	15 mars 1879...	
James Devlin	Mécanicien	780	30	1er déc. 1874...	
Edward Kenny	Cultivateur et jardinier	580	30	1er jan. 1876...	
Procope Dumas	Instructeur de métiers	560	42	20 mai 1873...	
Jean Vaudry	do	700	53	20 do 1873...	
Auguste Leduc	do	560	42	20 do 1873...	
Guillaume Marcotte	do	600	44	12 juin 1877...	
Joseph Desautels	do	700	31	9 do 1876...	
Noel Beauparlant	do	500	47	15 avril 1877...	
David Léonard	Messager	450	49	1er déc. 1877...	
John Lynch	Gardien	500	42	20 mai 1873...	
Onésime Sigouin	do	500	45	19 do 1873...	

TABLEAU No 1.—Liste nominative des officiers et des employés du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, etc.—*Fin*

Nom.	Grade.	Salaire.	Age.	Date de la nomination.	Observations.
		$ cts			
F. P. McIlwain	Gardien	500	40	20 mai 1873	
Jean Bte. Desormeau	do	500	43	1er juil. 1873	
Michael Kerrigan	do	500	51	20 mai 1873	
James Blain	do	500	47	20 do 1873	
Joseph Demers	do	500	34	20 do 1873	
Romuald Gadbois	do	500	33	20 do 1873	
Alphonse Dequoy	do	500	42	19 do 1873	
John Brière	Garde	450	39	19 do 1873	
Zéphirin Lacasse	do	450	51	14 juil. 1873	
Jean Bpte. Gauthier	do	450	38	1er juil. 1873	
Napoléon Charbonneau	do	450	31	7 do 1873	
Adolph Lefebvre	do	450	40	13 do 1874	
Magloire Bélanger	do	450	53	15 mai 1873	
Louis Isaïe Gibeau	do	450	38	1er juin 1876	
Napoléon Mallette	do	450	37	1er do 1876	
Gilbert Chartrand	do	450	39	1er juil. 1876	
James Carty	do	450	53	7 déc. 1876	
Alfred Pudney	do	450	42	19 do 1876	
Nap. St. Germain	do	450	34	1er fév. 1877	
Alphonse Reid	do	450	34	1er mars 1877	
Joseph Lauzon	do	450	41	23 avril 1877	
Napoléon Trépannier	do	450	35	25 do 1877	
Dolphus O'Berne	do	450	37	1er juin 1877	
John Eward	do	450	42	12 nov. 1877	
Ubald Chartrand	do	450	36	1er janv. 1878	
Romuald Lacasse	do	450	35	1er juil. 1878	
Camille Desormeaux	do	450	23	1er do 1878	
Jean Bpte. Lemay	do	450	43	1er juin 1879	
Octave Beausoleil	do	450	26	1er sept. 1879	
Isidore Thérien	do	450	44	12 janv. 1880	
Pierre de Montigny	do	350	46	1er mai 1880	
Charles Taillon	do	350	42	1er do 1880	
Moise Roger	do	350	38	1er do 1880	
Henry Harnett	Instituteur	600	35	10 oct. 1877	
Ferdinand Chartrand	Conducteur d'attelage	250	45	9 déc. 1876	
Edouard Prévost	do	250	30	15 do 1876	

No 2.

RÉPARTITION des prisonniers du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul le 30 juin 1880 :

Boulangerie, 4 ; forgerons, 15 ; charpentiers, 21 ; excavation, 14 ; travaux agricoles, 30 ; maçons, 45 ; carrières, 24 ; cordonniers, 16 ; département de l'économe, 42 ; tailleurs de pierre, 50 ; tailleurs, 26 ; plombiers et ferblantiers, 8 ; tramway, 6 ; casseurs de pierre, 23 ; blanchisseurs, 3 ; patients dans les cellules, 9 ; infirmerie, 5 ; sous punition, 4 ; total, 345.

No 3.

LISTE des détenus du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul graciés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1880, indiquant le crime et le lieu de la condamnation de chacun d'eux.

No.	Nom.	Crime.	Lieu.
1	Vital Paquet *alias* Lavallée...	Bestialité	Distr. de Terrebonne.
2	Guillaume Boisvert.....	Vol d'argent dans une lettre.....	do Richelieu....
3	Alphonse Beaudette.....	do do	do d'Arthabaska.
4	Louis Raymond.....	Vol sur la personne.....	Montréal.
5	James Irvine.....	Décharge d'arme à feu avec intention d'infliger des blessures graves	do
6	James D. Spence.....	do do do ...	do
7	Michael Cooney.....	do do do ...	do
8	Elie Sauvé.....	Voies de fait avec intention d'infliger des blessures graves.....	do
9	Frederic Dobson.....	Vol d'argent	do
10	George Gendron.....	Larcin.....	Québec.

No 4.

LISTE des détenus réincarcérés au pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

No.	Noms.	1e réincarcération.	2e réincarcération.	No.	Noms.	1e réincarcération.	2e réincarcération.
1	Victor Turcotte *alias* Poitvin.....	1	.....	20	Charles Lymas	1	.....
2	Charles Malhiot.....	1	.....	21	John Sherridan.....	1	.....
3	Joseph Chalifoux.....	1	.....	22	Cléophas Brauvais	1	.....
4	François Charbonneau	.....	1	23	Jacques Couture...	1	.....
5	Alexandre Dépatie.....	1	.....	24	Daniel Benoit	1	.....
6	Michel Giroux.....	1	.....	25	Honore Picotte.....	.....	1
7	Alex. Beaucage.	1	.....	26	Henry Holden	.....	1
8	Thomas Melville.....	1	.....	27	William Dease	.....	1
9	Alexis Mainville	.....	1	28	Patrick Morris.....	1	.....
10	Napoléon Gervais.....	1	.....	29	William Rowe	1	.....
11	Robert McIntosh.....	1	.....	30	Louis Landry.....	1	.....
12	Daniel McTiernan.....	1	.....	31	Nicholis Joly..	1	.....
13	Auguste Arcand	1	.....	32	Michael Berrigan.....	1	.....
14	Wm. Kenneth Baukert	1	.....	33	Louis Sanfaçon..	1	.....
15	Peter Chartrand	1	.....	34	Joseph Oudilert	.....	1
16	Charles Gendreau.....	1	.....	35	George Ouillet.....	.....	1
17	Alexander Smith.....	1	.....				
18	William Winship.....	1	.....			28	7
19	John Robinson..	1	.....				
					Total.	.....	35

No 5.

ETAT des rémissions de peine gagnées par les détenus du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Nombre.	—	Jours.	Nombre	—	Jours.
1	A gagné	5	2	A gagné	129
1	do	56	20	do	130
1	do	64	1	do	279
2	do	65	1	do	280
1	do	68	2	do	281
1	do	69	2	do	285
3	do	73	2	do	330
3	do	74	2	do	333
9	do	75	2	do	335
2	do	76	1	do	495
40	do	77			
1	do	103	105	Total.	
1	do	105			
1	do	123			
1	do	125		NOTE :—A part de ceux qui ont été graciés durant l'année.	
2	do	128			

No 6.

MOUVEMENT des détenus du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pour la period écoulée entre le 30 juin 1879 à minuit et le 30 juin 1880 à la même heure.

—	Hommes	Femmes	Total.	Hommes	Femmes	Total.
Détenus à 12 p.m., 30 juin 1879				307		307
Entrés depuis :—						
Venant des prisons communes	153	2	155			
do de la prison de réforme, Montréal	4		4			
Réintégré	1		1			
				158	2	160
				465	2	467
Sortis depuis :—						
Par expiration de la peine	105		105			
Graciés	10		10			
Transférés au pénitencier de Kingston		2	2			
do à l'asile des aliénés	4		4			
Evadé	1		1			
				120	2	122
				345		345

No 7.

MOUVEMENT COMPARÉ de la population du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul pendant les six dernières années qui ont ont précédé le 1er juillet 1880.

Année.	Population, au 30 juin, à minuit.	Entrés. Venant des prisons communes. Hommes.	Femmes.	Venant de l'école de réforme. Hommes.	Femmes.	Réintégrés. Hommes.	Femmes.	Total. Hommes.	Femmes.	Total.	Sortis. Par l'expiration de la sentence. Hommes.	Femmes.	Par grâce. Hommes.	Femmes.	A destination d'asile d'aliénés. Hommes.	Femmes.	Evadés. Hommes.	Femmes.	Décédés. Hommes.	Femmes.	A destination d'autres pénitenciers. Hommes.	Femmes.	Total. Hommes.	Femmes.	Total.	Population à minuit le 30 juin. Hommes.	Femmes.	Total.	Moyenne mensuelle.	Moyenne quotidienne.
1873-74	122	74	1	...	...	...	...	74	1	75	45	...	5	...	1	...	3	...	...	...	...	1	55	1	56	141	...	141	124½	120½
1874-75	141	126	1	...	...	...	...	126	1	127	31	...	9	...	1	...	...	...	...	...	19	1	150	1	151	117	...	117	142½	143 1/15
1875-76	117	168	1	...	...	...	...	168	1	169	58	...	8	...	1	...	...	...	1	...	53	1	124	1	125	161	...	161	130½	131 5/6
1876-77	161	163	...	...	...	2	...	165	...	165	22	...	14	...	...	...	3	...	...	...	62	...	101	...	101	225	...	225	202⅔	200¼
1877-78	225	184	2	...	...	...	...	184	2	186	64	...	20	...	2	...	...	...	2	...	62	2	150	2	152	259	...	259	250⅙	254⅔
1878-79	259	196	1	1	...	1	...	198	1	199	69	...	12	...	1	...	...	...	1	...	67	1	150	1	151	307	...	307	283 11/12	283 1/16
1879-80	307	153	2	4	...	1	...	158	2	160	105	...	10	...	4	...	1	...	...	...	...	2	120	2	122	345	...	345	325 17/24	327
	1,332	1,064	8	5	...	4	...	1,073	8	1,081	394	...	78	...	10	...	7	...	4	...	263	8	850	8	858	1,555	...	...	...	...

No 9.—Moyennes mensuelles des détenus, durant l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Le plus haut chiffre atteint par la population du pénitencier pendant l'exercice est de 350 ; le plus bas, de 305. La moyenne quotidienne a été de 327. Moyennes mensuelles : juillet 1879, $310\frac{6}{31}$; août 1879, $305\frac{5}{31}$; septembre 1879, $310\frac{1}{30}$; octobre 1879, $302\frac{24}{31}$; novembre 1879, $318\frac{4}{5}$; décembre 1879, $320\frac{3}{31}$; janvier 1880, $335\frac{8}{31}$; février 1880, 338 ; mars 1880, 336 , avril 1880, $340\frac{5}{6}$; mai 1880, 345 ; juin 1880, $348\frac{4}{5}$.

No 9.

STATISTIQUE criminelle, pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pour l'exercice terminé le 30 juin 1880.

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Race	Blancs	156	2	158
	De couleur	2	.....	2
		158	2	160
Etat civil	Célibataires	102	1	103
	Mariés	56	1	57
		158	2	160
Age	Au-dessous de 20 ans	32	.....	32
	De 20 à 30 ans	82	1	83
	De 30 à 40 do	26	1	27
	De 40 à 50 do	10	.....	10
	De 50 à 60 do	6	.....	6
	Au-dessus de 60 ans	2	.....	2
		158	2	160
Education	Sachant lire seulement	27	.....	27
	Ne sachant pas lire	69	1	70
	Lire et écrire, un peu	49	1	50
	do passable	13	.....	13
		158	2	160
Habitudes morales.	Tempérants	40	.....	40
	Intempérants	118	2	120
		158	2	160
Pays	Québec	120	1	121
	Angleterre	12	.....	12
	Irelande	8	1	9
	Ecosse	2	.....	2
	Etats-Unis	8	.....	8
	Toronto	3	.....	3
	Nouveau-Brunswick	2	.....	2
	Allemagne	2	.....	2
	Italie	1	.....	1
		158	2	160

—	Catégorie.	Hommes.	Femmes.	Total.
Culte	Catholiques	126	2	128
	Anglicans	20	.....	20
	Episcopaliens américains	2	.....	2
	Presbytériens	3	.....	3
	Méthodistes	3	.....	3
	Baptiste	1	.....	1
	Luthérien	1	.....	1
	Juifs	2	.....	2
		158	2	160
Occupation	Journaliers	77	2	79
	Cordonniers	12	.....	12
	Tailleurs	12	.....	12
	Tailleurs de pierre	9	.....	9
	Charpentiers	7	.....	7
	Forgerons	6	.....	6
	Charretiers	4	.....	4
	Bouchers	3	.....	3
	Mouleurs	3	.....	3
	Ferblantiers	3	.....	3
	Machinistes	3	.....	3
	Peintres	2	.....	2
	Imprimeurs	3	.....	3
	Teneurs de livres	2	.....	2
	Horloger	1	.....	1
	Fabricant de cigares	1	.....	1
	Plombier	1	.....	1
	Opérateur de télég	1	.....	1
	Boulanger	1	.....	1
	Cuisinier	1	.....	1
	Sellier	1	.....	1
	Jardinier	1	.....	1
	Commis	1	.....	1
	Courrier	1	.....	1
	Plâtrier	1	.....	1
	Commerçant	1	.....	1
		158	2	160
Crimes	Larcin	57	1	58
	Assaut grave	12	.....	12
	Vol sur la personne	14	.....	14
	Larcin grave	32	.....	32
	Vol de chevaux	10	.....	10

STATISTIQUE CRIMINELLE, Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul—*Fin*.

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
Crimes	Vol à main armée	9		9
	Vol avec effraction	7		7
	Recel d'objets volés	4		4
	Vol d'argent	3		3
	Homicide	2	1	3
	Vol de vaches	2		2
	Vol d'une lettre contenant de l'argent	2		2
	Connaiss. charn. d'une fille de plus de 10 ans	1		1
	Dommage à la propriété	1		1
	Parjure	1		1
	Emission d'une fausse requisition pour livraison d'effets	1		1
		158	2	160
District	Montréal	101	1	102
	Québec	17	1	18
	Trois-Rivières	14		14
	Ottawa	5		5
	Saint-François	4		4
	Saint-Hyacinthe	3		3

—	Catégories.	Hommes.	Femmes.	Total.
District	Terrebonne	2		2
	Joliette	2		2
	Bedford	2		2
	Richelieu	2		2
	Rimouski	2		2
	Montmagny	1		1
	Kamouraska	1		1
	Beauharnois	1		1
	Iberville	1		1
		158	2	160
Peine	Deux années	55	1	56
	Trois do	57		57
	Quatre do	14		14
	Cinq do	25		25
	Six do	3		3
	Sept do	3		3
	Quatorze do	1		1
	A perpétuité		1	1
		158	2	160

No 10.

Punitions infligées aux détenus dans le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1880.

—	Au cachot.	Au fouet.	Coups de fouet.	Au lit dur.	Au pain et à l'eau.	Privés de l'école.	Déchéance partielle du privilège de réduct. de peine.	Privés de lumière.	Réprimande.	Observations.
1879.										
Juillet	23			31	2	4	63	4	18	
Août	37			45	4	2	59		22	
Septembre	33			59	2	2	71		15	
Octobre	31			33	4	3	70		27	
Novembre	27			34	1	1	72		17	
Décembre	32			44		1	69		11	
1880.										
Janvier	38			40	2	1	66		18	
Février	35			29	6	2	72	2	15	
Mars	42			53	4		67	2	29	
Avril	43	1	40	51	2		66	1	32	
Mai	40			38	1	3	60	2	37	
Juin	51			36	2	1	61	1	35	
Total	432	1	40	493	30	20	786	12	276	

13.—REVENU.

LE CANADA en compte avec le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pour l'exercice qui a fini le 30 juin 1880.

1879.	Dr.	$ cts.	1880.	Av.	$ cts.
1er août..	A traite en faveur de l'honorable receveur général.	328 50	30 juin.....	Forge.....	34 94
2 sept	do	180 93		Charpentiers.....	130 71
2 octobre	do	183 14		Ferme.....	79 15
4 nov	do	159 37		Amendes	5 00
1er déc...	do	80 61		Loyer.....	388 64
31 do ...	do	73 24		Cordonnerie	234 53
1880.				Tailleurs de pierre.....	61 12
				Magasin.....	1,039 95
2 février..	do	100 96		Atelier des tailleurs...	30 24
4 mars....	do	244 32		Ferblanterie.....	19 48
1er avril..	do	359 44		Comptes des visiteurs	79 25
1er mai...	do	120 84			
1er juin...	do	83 54			
1er juill...	do	188 12			
		2,103 01			2,103 01

L. J. DÉZÉRY BEAUDRY, *comptable*.

ETAT comparatif de la dépense et du crédit affecté aux dépenses du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, Québec, pour l'exercice terminé le 30 juin 1880, avec indication de l'excédant ou du déficit de chaque item du crédit.

Service.	Crédit.	Dépenses.	Comparaison de la dépense avec le crédit.	
			En moins.	En plus.
Personnel—Appointements—	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1 préfet....	2,600 00	2,600 00		
1 sous-préfet.....	1,400 00	1,400 00		
1 aumônier protestant	1,200 00	1,200 00		
1 aumônier catholique romain	1,200 00	1 200 00		
2 chirurgiens.....	1,200 00	1,200 00		
1 comptable	1,000 00	999 96	0 04	
1 commis du préfet.....	700 00	699 96	0 04	
1 premier gardien	800 00	799 96	0 08	
1 garde-magasin.....	700 00	699 92	0 04	
1 instituteur	600 00	600 00		
1 économe	650 00	649 92	0 08	
1 commis des ateliers et instructeur.....	700 00	699 96	0 04	
2 instructeurs.....	1,400 00	1,399 92	0 08	
1 do	600 00	600 00		
2 do	1,120 00	1,119 84	0 16	
1 do	500 00	499 92	0 08	
1 infirmier.....	560 00	559 92	0 08	
1 mécanicien	780 00	780 00		
8 gardiens	4,000 00	4,006 30	.....	6 30
24 gardes	10,800 00	10,513 97	286 03	
1 messager.....	450 00	450 00		
1 jardinier.....	560 00	559 92	0 08	
2 charretiers	500 00	499 92	0 08	
3 gardes à l'essai	.....	174 96	.....	174 96
Gratifications de retraite.....	1,425 00	985 43	439 57	
Uniformes.....	1,124 00	1,124 00		
Entretien.....	24,700 42	24,028 57	671 85	
Dépenses d'exploitation.....	10,675 50	12,078 81	.....	1,403 31
	71,944 92	72,131 16	1,398 33	1,584 57
Surplus des dépenses	.....	.....	.....	186 24

Je certifie de l'exactitude de ce compte, qui a été examiné d'après mes instructions.

Examiné, JOHN B. SIMPSON. J. L. McDOUGALL, *auditeur général*.

No 14.—ETAT comparé des dépenses du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pour les exercices 1879 et 1880.

—	1879.	1880.
	$ cts.	$ cts.
Salle d'armes	49 10	50 00
Literie	2,066 23	471 25
Chapelles	288 29	42 25
Dépenses contingentes	1,274 51	471 25
Divers		585 00
Vêtements des détenus	5,751 69	3,826 70
do libérés	1,512 60	1,632 00
Allocation de sortie	935 25	1,600 00
Evasion des détenus	69 40	42 25
Gratification	.....	927 10
Combustible	4,678 87	5,000 00
Infirmerie	367 99	448 50
Cuisine	128 03	100 00
Bibliothèque	357 80	130 00
Ecole		32 50
Eclairage	679 97	800 00
Entretien des machines	180 64	81 25
Rations	13,748 25	15,580 71
Appointements	33,851 00	33,790 23
Papeterie	14 50	211 25
Tramway	1,249 77	45 00
Transfèrement des détenus	448 31	200 00
Uniforme des officiers	564 97	1,124 00
Réparation des bâtiments	.....	3,848 00
Forge	299 92	Ces items n'ont pas été détaillés en 1879-80, mais compris sous les titres de Réparations des bâtiments, Rations, Divers, etc.
Charpenterie	253 98	
Maçonnerie	119 47	
Nouvelles machines	1,540 24	
Matériaux de construction des nouveaux bâtiments	256 69	
Outils	778 50	
Terre	250 00	
Instruments de ferme	95 46	
Bestiaux, cochons, etc	209 30	
Semences, engrais, etc	960 40	
Chevaux	11 00	
Fourage	3,231 32	
Instruments, écuries	45 75	
Harnais et voitures	237 29	
Ferrures	901 62	
Boulangerie	175 00	
Tailleurs de pierre et carrière	422 96	
Fourneau à chaux	410 00	
Briqueterie	1,256 00	
Cordonnerie	1,460 41	
Confections	731 25	
Ferblanterie	308 39	
Charpenterie	896 17	
Total	83,068 29	71,039 24

N° 15.—ETAT comparé du revenu du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul pour les exercices 1879 et 1880.

—	1879.	1880.
	$ cts.	$ cts.
Boulangerie	1 45	.....
Forge	133 63	34 94
Reliure	2 10	.....
Briqueterie	364 27	.....
Charpentiers	287 01	130 71
Ferme	305 40	79 15
Amendes	17 25	5 00
Bibliothèque	2 42	.....
Fourneau à chaux	146 99	.....
Carrière	24 88	.....
Loyers	405 28	388 64
Cordonnerie	837 03	234 53
Département de l'économe	23 77	.....
Tailleurs de pierre	144 72	61 12
Magasin	480 18	1,039 95
Atelier des tailleurs	59 38	30 24
Ferblanterie	116 51	19 48
Compte des visiteurs	106 75	79 25
Total	3,459 02	2,103 01

N° 16.—TABLEAU COMPARÉ du travail des détenus du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pendant les exercices 1879 et 1880.

—	1879.			1880.		
	Journées.	Valeur.	Montant.	Journées.	Valeur.	Montant.
		cts.	$ cts.		cts.	$ cts.
Bureau du comptable	312	50	156 00	204	50	102 00
Boulangerie	1,075	50	537 50	1,112	50	556 00
Forge	4,374	50	2,187 00	4,506¼	50	2,253 13
Briqueterie	3,431½	50	1,715 75	341	50	170 50
Charpentiers	6,150	50	3,075 00	8,252	50	4,126 00
Chapelle et bibliothèque catholiques	624	50	312 00	845	50	422 50
" " protestantes	312	50	156 00	297	50	148 50
Excavation, etc	.....	.....	.....	4,668½	50	2,334 25
Fermes, jardins et écuries	5,648	50	2,824 00	8,342	50	4,171 00
Fourneau à chaux	624	50	312 00	594	50	297 00
Garçons infirmiers	730	50	365 00	337	50	168 50
Maçons	8,047	50	4,023 50	9,311	50	4,655 50
Carrière et tramway	4,742½	50	2,371 25	5.922½	50	2,961 25
Atelier de cordonnerie	4,402½	50	2,201 25	4,751	50	2,375 50
Département de l'économe	8.779½	50	4,389 75	10,179	50	5,089 50
Tailleurs de pierre	15,771½	50	7,885 75	17,373	50	8,686 50
Casseurs de pierre	1,582	50	791 00	4,188½	50	2,094 25
Magasin	312	50	156 00	297	50	148 50
Atelier des tailleurs	5,160	50	2,580 00	6,701	50	3,350 50
Ferblanterie	1,437½	50	718 75	2,052¼	50	1,026 13
Total	73,515	.....	36,757 50	90,274	.....	45,137 00

N° 17.—TABLEAU de la valeur du travail des détenus du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pendant l'année qui a fini le 30 juin 1880.

——	Journées.	Valeur.	Montant.
		cts.	$ cts.
Bureau du comptable	204	50	102 00
Boulangerie	1,112	50	556 00
Forge	4,506¼	50	2,253 13
Briqueterie	341	50	170 50
Charpentiers	8,252	50	4,126 00
Chapelle catholique, bibliothèque, école et reliure	845	50	422 50
" protestante et bibliothèque	297	50	148 50
Excavation, etc	4,668½	50	2,334 25
Ferme, jardins et écuries	8,342	50	4,171 00
Fourneau à chaux, etc	594	50	297 00
Garçons d'infirmerie	337	50	168 50
Maçons	9,311	50	4,655 50
Carrière et tramway	5,922½	50	2,961 25
Cordonnerie	4,751	50	2,375 50
Econome	10,179	50	5,089 50
Tailleurs de pierre	17,373	50	8,686 50
Casseurs de pierre et cour à bois	4,188½	50	2,094 25
Magasin	297	50	148 50
Atelier des tailleurs	6,701	50	3,350 50
Ferblanterie	2,052¼	50	1,026 13
Total	90,274	.....	45,137 01

N° 18.—TABLEAU du travail non rémunéré des détenus du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, avec indication du nombre moyen employé dans chaque département et du nombre des journées de travail, pour l'exercice qui a fini le 30 juin 1880.

——	Moyenne des détenus.	Journées.
Bureau du comptable	1	204
Boulangerie	3⅔	1,112
Forge	15¼	4,506¼
Briqueterie	10	341
Charpentiers	28⅓	8,252
Chapelle catholique, bibliothèque, école et reliure	2⅚	845
" protestante et bibliothèque	1	297
Excavation	14½	4,668½
Ferme, jardins et écuries	25 11/12	8,342
Fourneau à chaux	2	594
Garçons infirmiers	1	337
Maçons	35½	9,311
Carrière et tramway	22½	5,922½
Cordonnerie	17	4,751
Econome	34⅝	10,179
Tailleurs de pierre	62½	17,373
Casseurs de pierre et cour à bois	15⅛	4,188½
Magasin	1	297
Atelier des tailleurs	24 1/12	6,701
Ferblanterie	7½	2,052¼
Total	323 11/12	90,274

No 19.—Frais d'entretien du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pour l'exercice qui a fini le 30 juin 1880.

	$ cts.	$ cts.
Dépenses de l'exercice qui a fini le 30 juin 1880		71,039 24
Av. Revenu de l'exercice, comme suit :—		
Atelier des forgerons	34 94	
Charpentiers	130 71	
Ferme	79 15	
Amendes	5 00	
Loyers	388 64	
Cordonnerie	234 53	
Tailleurs de pierre	61 12	
Magasin	1,039 95	
Tailleurs	30 24	
Ferblantiers	19 48	
Compte des visiteurs	79 25	
		2,103 01
		68,936 23
Allocation de sortie	1,600 00	
Habillements pour les libérés	1,632 00	
Transfèrement des détenus	200 00	
Entretien des machines	81 25	
Tramway	45 00	
Réparation des bâtiments	3,848 00	
		7,406 25
		61,529 98
Gain des détenus, savoir :—		
Bureau du comptable	102 00	
Boulangerie	556 00	
Atelier des forgerons	2,253 12	
Briqueterie	170 50	
Charpentiers	4,126 00	
Chapelle et bibliothèque catholiques	422 50	
do do protestantes	148 50	
Excavation	2.334 25	
Ferme, jardins, etc	4,171 00	
Fourneau à chaux, etc	297 00	
Garçons infirmiers	168 50	
Maçons	4,655 50	
Carrière et tramway	2,961 25	
Atelier des cordonniers	2,375 50	
Département de l'économe	5,089 50	
Tailleurs de pierre	8,686 50	
Casseurs de pierre, etc	2,094 25	
Magasin	148 50	
Tailleurs	3,350 50	
Ferblanterie	1,026 13	
		45,137 00
Dépenses en sus des recettes		$16,392 98

SOMMAIRE GÉNÉRAL de la valeur du travail des détenus et des matériaux employés dans les différents départements du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pendant l'exercice qui a fini le 30 juin 1880.

	Pénitenciers.		Travaux publics.		Douanes.		Total.
	Matériaux.	Travail.	Matériaux.	Travail.	Matériaux.	Travail.	
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Boulangerie	7 00	.....	.....	.....	5,126 87	556 00	5,682 87
Atelier des forgerons	1,134 68	4,411 76	58 21	2,639 59	2 93	168 30	8,415 47
do charpentiers	249 00	1,496 29	22 98	1,535 36	54 25	108 71	3,466 59
Ferme	562 29	3,874 00	.....	.....	.....	.....	4,436 29
Atelier des cordonniers	1,804 35	1,604 36	.....	.....	34 47	48 46	3,491 64
Etables	1,468 61	297 00	.....	.....	.....	.....	1,765 61
Maçons	.....	3,459 70	.....	11,945 96	.....	133 47	15,539 13
Atelier des ferblantiers	271 85	754 17	26 89	307 17	7 31	28 13	1,395 52
do tailleurs	5,133 41	3,132 85	.....	.....	1 26	11 52	8,279 04
Briqueterie	64 50	175 50	.....	.....	.....	.....	240 00
	10,688 69	19,205 63	108 08	16,428 08	5,227 09	1,054 59	52,712 16

No 21.—LISTE des immeubles du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, le 30 juin 1880.

	$ cts.
Maison du préfet et dépendances	10,700 00
Carrière et 96 acres de terre	18,000 00
Maison de brique et dépendances	3,000 00
Aqueduc, égouts et accessoires	10,000 00
Quai	1,000 00
62½ acres et demie de terrain	1,875 00
Bâtiments sur le terrain en dernier lieu mentionné :—	
Maison de pierre et dépendances	1,000 00
Hangar des tailleurs de pierre	800 00
Atelier des forgerons et hangar à charbon	500 00
Ateliers des charpentiers, des ferblantiers et maison de la machine	2,500 00
Edifices du pénitencier	245,000 00
Etable	500 00
Remise des voitures, hangar aux harnais et à grains	300 00
2 abris des boyaux à incendie, $75	150 00
Atelier des cordonniers et des tailleurs	800 00
Boulangerie	24 00
Latrines	24 00
Glacière	175 00
Grange et cave à légumes	3,000 00
Murs et tours de la prison	7,500 00
Murs et clôture de la ferme	2,000 00
Pont	600 00
Une rangée de huit maisons avec étables, etc	10,000 00
2 remises pour les machines employées à la carrière	75 00
1 cabane	50 00
5 guérites	50 00
Hangar pour le fer	30 00
Remise à brique et guérites	4,000 00
2 fourneaux à chaux	600 00
Porcherie	60 00
Tramway et matériel roulant	10,050 00
1 fontaine	400 00
1 poteau	30 00
Total	334,793 00

L. J. DÉZÉRY BEAUDRY, }
G. B. LAMARCHE, } *Evaluateurs.*

No 22.—VALEUR des immeubles, des meubles et du matériel du pénitencier de Saint Vincent-de-Paul, le 30 juin 1880.

Départements.	Montant.
	$ cts.
Bureau du comptable	152 25
Salle d'armes	2,495 39
Boulangerie	81 44
Atelier des forgerons	3,918 17
Briqueterie	868 83
Chapelle catholique	1,045 70
Atelier des charpentiers	1,957 04
Bureau du gardien-chef	155 87
do du commis des travaux	15 05
do du sous-préfet	26 00
Maison do	73 62
Ferme	4,723 45
Infirmerie	1,012 50
Bibliothèque, protestante	119 55
do catholique	237 60
Chapelle protestante	286 14
Carrière	1,110 20
Maçons et tailleurs de pierre	4,100 60
Magasin	730 88
Ecole	97 55
Département de l'économe	15,029 33
do du garde-magasin	13,539 78
Immeubles, etc	334,793 00
Atelier des tailleurs	831 22
do des ferblantiers	445 60
Bureau du préfet	248 15
Maison du préfet	125 50
Maison de la machine à l'aqueduc	24 70
Reliure	8 15
Tramway	629 60
Total	388,882 86

L. J. DÉZÉRY BEAUDRY,
G. B. LAMARCHE, } *Evaluateurs.*

No 23.—CRÉANCES du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, au 30 juin 1880 :—

Bonnes	$1,806 50	
Mauvaises ou douteuses	111 36	
	1,917 86	
Payé depuis	34 12	
Balance due		$1,883 74

1er août 1880.

No 24.—RÉCLAMATIONS contre le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, au 30 juin 1880 :—

30 juin 1880	$9,024 88
Payés depuis	9,024 88

No 25.—ETABLES en compte avec le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pour l'exercice qui a fini le 30 juin 1880.

DT. AV.

——	Prix.	Montant.	——	Prix.	Montant.
	$ cts.	$ cts.		$ cts.	$ cts.
Fourrage	.....	1,423 58	4,645 jours de trav. des chevaux	0 50	2,322 50
Médicaments	.....	31 03			
Couvertures	.....	4 00			
Salaire de 2 cond. d'attelage	.....	500 00			
594 jours de travail des dèt...	0 50	297 00			
Balance	.....	66 89			
Total	.....	2,322 50	Total	.....	2,322 50

EDWARD KENNY, *fermier.*

LA FERME en compte avec le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pour l'exercice qui a fini le 30 juin 1880.

DT. AV.

——	Prix.	Montant.	——	Prix.	Montant.
	$ cts.	$ cts.		$ cts.	$ cts.
Semences, outils, engrais, etc	.....	562 29	3,565 boiss. de pommes de terre.	0 60	2,139 00
7,748 jours de travail des dét.	0 50	3,874 00	1,532 do de navets	0 50	766 00
1,010 jours de trav. des chev.	0 50	505 00	384 do de panais	0 50	192 00
Salaire du fermier	.....	560 00	525 do de carottes	0 50	262 50
Deux gardes	450 00	900 00	215 do d'ognons	1 00	215 00
Balance	.....	733 92	285 do de betteraves	0 50	142 50
			162 do de do à sucre	0 40	64 80
			1,065 do de mangold wurzels	0 25	266 25
			315 do de pois	1 00	215 00
			312 do d'avoine	0 40	124 80
			85 do de fèves	1 50	127 50
			20 do do p. chevaux.	1 00	20 00
			94 do d'orge	0 75	70 50
			70 do de sarrasin	0 60	42 00
			3,024 têtes de choux	0 05	151 20
			12,014 do d'hiver	0 03	360 42
			711 têtes de céleri blanc	0 03	21 33
			608 paquets de radis	0 05	30 40
			—— do de laitue	.....	10 00
			2,013 do de sauge et sarriette	0 01	20 13
			1,009 do de poireaux	0 02	20 18
			3,000 bottes de paille	0 03	90 00
			20 voyages de paille de pois	0 50	10 00
			13 cochons vendus, chaque	6 00	78 00
			16,207 lbs. de lard	0 10	1,620 70
			200 galls. de lait f. à l'infir.	0 20	40 00
			1 vache vendue	.....	35 00
Total	.....	7,135 21	Total	.....	7,135 21

EDWARD KENNY, *fermier.*

No. 26.—TRAVAIL fait au département de la cordonnerie pendant l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Quantité.	Description.	Matériaux.	Main-d'œuvre.	Total.
	Institution.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
31	Paires de balmorales pour les détenus libérés	52 25	41 25	93 50
42	do guêtres pour les détenus libérés	60 75	57 75	118 50
42	do souliers do	57 95	52 55	110 50
98	do longues bottes	144 50	149 50	294 00
257	do souliers irlandais	230 59	227 16	457 75
7	do do en drap	7 86	7 14	15 00
134	do souliers	155 75	75 25	231 00
4	do do en toile	3 50	3 75	7 25
44	do bottes réglementaires	145 75	52 00	197 75
1	do balmoral d'hommes	1 50	1 00	2 50
2	do souliers pour enfant	2 50	1 50	4 00
6	do pantoufles en cuir	3 80	3 00	6 80
6	do do en drap	3 50	2 50	6 00
201	do do en toile	88 25	62 50	150 75
2	Tabliers en cuir	1 50	1 00	2 50
1,860	Paires de bottes et souliers raccommodés	601 75	626 56	1,228 31
107	do mitaines de cuir, raccommodés	7 75	11 10	18 85
44	Couvertures raccommodées	2 50	1 50	4 00
160	Visières	7 15	2 45	9 60
344½	Paires de mitaines en cuir	57 72	34 63	92 35
44	do de courroies en cuir	9 40	11 00	20 40
7	Douzaine de lacets à courroies	3 07	2 38	5 45
327	Paires de paumelles	17 00	6 10	23 10
12	Grosses de courroies à souliers	15 37	8 88	24 25
7	Courroies	1 97	0 88	2 85
4	Paires de poignées de valises	0 75	0 60	1 35
2	Guêtres en cuir	1 25	0 75	2 00
3¾	Lbs. cuir espagnol	1 15	.....	1 15
9	Boucles	.....	0 50	0 50
6	Cuirs à rasoir	0 05	0 70	0 75
1	Surdos	1 00	1 00	2 00
12	Doigtiers	0 30	0 10	0 40
2	Courroies raccommodées	0 10	0 25	0 35
1	Courroies de machine	1 00	1 00	2 00
1	Tablier raccommodé	0 10	0 30	0 40
1	Sac de cuir	2 73	1 27	4 00
1	Bandage raccommodé	0 10	0 40	0 50
83	Hamacs	2 50	41 50	44 00
2	Ceintures de gardes	0 75	0 25	1 00
1	Gibernes de gardes	0 35	0 15	0 50
	Total	1,695 76	1,492 10	3,187 86
	Compte des officiers.			
2	Paires de longues bottes, pour hommes	0 20	1 80	2 00
2	do souliers do	3 81	1 19	5 00
1	do guêtres do	2 43	0 57	3 00
1	do do pour garçons	1 00	0 75	1 75
4	do balmorales, do	2 96	2 04	5 00
1	do chaussures, pour garçons	0 62	0 28	0 90
1	do guêtres do	1 28	0 47	1 75
1	do bottines en prunelle, pour filles	0 48	0 27	0 75
3	do balmorales, pour filles	0 25	1 75	2 00
21	do chaussures do	1 00	5 25	6 25
1	do balmorales, pour enfants	0 62	0 13	0 75
25	do pantoufles, pour filles	2 44	4 26	6 70
50½	do bottes et souliers raccommodés	5 87	8 53	14 40
1	Harnais raccommodés	1 00	1 00	2 00
	Total	23 96	28 29	52 25

ETAT de l'ouvrage fait dans le département de la cordonnerie, etc.—*Fin.*

Quantité.	Description.	Matériaux.	Ouvrage.	Total.
	Compte de la ferme.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
65	Courroies	9 15	7 30	16 45
1	Boucleteau	0 50	0 50	1 00
2	Harnais à poitrail	5 00	3 00	8 00
43	Harnais raccommodés	63 13	67 12	130 25
2	Coussins do	0 25	0 25	0 50
12	Courroies do	1 10	1 90	3 00
1	Traits	1 00	1 00	2 00
25	Mitaines de cuir	3 10	1 90	5 00
6	Coussins	1 40	1 00	2 40
	Total	84 63	83 97	168 60
	Commandes.			
27	Paires longues bottes	27 00	22 10	49 10
121	do brogans	3 63	24 20	27 83
2	do souliers bas	3 84	2 16	6 00
	Total	34 47	48 46	82 93

RÉCAPITULATION.

Institution	1,695 76	1,492 10	3,187 86
Officiers	23 96	28 29	52 25
Ferme	84 63	83 97	168 60
Commandes	34 47	48 46	82 93
Total	1,838 82	1,652 82	3,491 64

NOEL BEAUPARLANT.

NOMBRE d'hommes employés au département de la cordonnerie et nombre de leurs journées de travail, exercice qui a fini le 30 juin 1880.

—	Nombre d'hommes.	Jours.	Valeur de la journée.	Montant.
1879—Juillet	15	339	50	169 50
Août	15	347	50	173 50
Septembre	15	358	50	179 00
Octobre	17	421	50	210 50
Novembre	15	358	50	179 00
Décembre	18	446	50	223 00
1880—Janvier	18	409	50	204 50
Février	18	417	50	208 50
Mars	18	445	50	222 50
Avril	19	481	50	249 50
Mai	18	371	50	185 50
Juin	18	359	50	179 50
Total	214	4,751	.....	2,375 50

Moyenne du nombre d'hommes, 17.

NOEL BEAUPARLANT, *instructeur.*

No 27.—TRAVAIL fait dans l'atelier des tailleurs pour l'exercice qui a fini le 30 juin 1880.

Description.	Quantité.	Matériaux.	Ouvrage.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Vêtements pour le pénitencier.				
Pantalons d'hiver	195	404 37	102 63	507 00
Habits d'hiver	194	705 04	66 96	772 00
Vestes	30	25 85	12 90	38 75
Chemises en coton	70	45 44	4 62	50 06
Casquettes	84	45 00	26 40	71 40
Mitaines en drap	366	130 32	52 68	183 00
Serviettes écrues	686	80 82	28 94	109 76
Mouchoirs en guingamp	428	39 35	12 81	52 16
Chemises en flanelle blanche	271	472 75	122 90	595 65
Caleçons do	226	304 10	68 80	372 90
Draps de lits	193	99 93	17 80	117 73
Paillassons	57	41 50	12 65	54 15
Tabliers	87	19 89	7 06	26 95
Taies d'oreillers	106	18 00	3 20	21 20
Coutils d'oreillers	162	17 00	7 30	24 30
Lobes d'oreilles	72	1 29	0 24	1 44
Bretelles en toile	150	18 00	4 50	22 50
Chapeaux de paille garnis	426	31 00	9 80	40 80
Raccommodages	16,543	552 60	1,101 70	1,654 30
Divers		101 91	697 04	798 95
Total		3,154 07	2,360 93	5,515 00
Vêtements de sortie pour les détenus.				
Habits de tweed	26	114 00	42 00	156 00
Pantalons de tweed	108	291 00	108 60	399 60
Vestes do	108	198 00	72 00	270 00
Gilets d'hiver	12	58 00	26 00	84 00
Par-dessus d'hiver	51	352 00	158 00	510 00
Chemises en flanelle	216	251 00	73 00	324 00
Caleçons do	108	61 00	47 00	108 00
Total		1,325 00	526 60	1,851 60
Vêtements pour les officiers.				
Pardessus	26	184 94	140 06	325 00
Saute-en-barque	26	249 40	75 60	325 00
Gilets en drap de pilote	26	98 00	6 00	104 00
Pantalons de drap militaire	26	90 00	14 00	104 00
Habits de tweed d'Halifax	2	10 00	5 00	15 00
Gilets do	2	4 00	1 00	5 00
Pantalons do	2	6 50	1 50	8 00
Pantalons do doeskin noir	2	8 00	1 50	9 50
Gilets en drap bleu	1	3 50	0 66	4 16
Total		654 34	245 32	899 66
Ouvrages de commande	9	1 26	11 52	12 78

TRAVAIL fait dans l'atelier des tailleurs, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION.

Vêtements des détenus	3,154 07	2,360 93	5,515 00
do de sortie	1,325 00	526 60	1,851 60
do d'officiers	654 34	245 32	899 66
Ouvrage de commande	1 26	11 52	12 78
Total	5,134 67	3,144 37	8,279 04

G. MARCOTTE, *instructeur.*

NOMBRE d'hommes employés au département des tailleurs et nombre de leurs journées de travail durant l'exercice qui a fini le 30 juin 1880.

—	Nombre d'hommes.	Journées.	Valeur de la journée.	Montant.
			cts.	$ cts.
1879—Juillet	21	486½	50	243 25
Août	19	436½	50	218 25
Septembre	20	487	50	243 50
Octobre	23	563	50	281 50
Novembre	26	569	50	284 50
Décembre	24	574	50	287 00
1880—Janvier	25	604	50	302 00
Février	26	589	50	294 50
Mars	25	609	50	304 50
Avril	26	625	50	312 50
Mai	26	548	50	274 00
Juin	28	610	50	305 00
Total	289	6,701	... ...	3,350 50

Moyenne du nombre d'hommes, 24½.

G. MARCOTTE, *instructeur.*

28.—TRAVAIL fait et matériaux employés dans l'atelier des charpentiers, durant l'exercice expiré le 30 juin 1880.

—	Matériaux.	Main-d'œuvre.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1879—Juillet	29 74	90 47	120 21
Août	17 33	147 65	164 98
Septembre	32 09	361 05	393 14
Octobre	14 80	284 05	298 85
Novembre	14 38	336 98	351 36
Décembre	34 11	349 28	383 39
1880—Janvier	10 51	258 91	269 42
Février	24 60	271 93	296 53
Mars	55 12	303 83	358 95
Avril	15 36	261 43	276 79
Mai	71 90	179 48	251 38
Juin	6 29	295 30	301 59
Total	326 23	3,140 36	3,466 59

DESTINATION des ouvrages faits dans l'atelier des charpentiers, durant l'exercice expiré le 30 juin 1880.

Destination.	Matériaux.	Main-d'œuvre.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Pour le département des travaux publics	22 98	1,535 36	1,558 34
Etablissement	179 63	1,247 79	1,427 42
Pour le départment de l'économe	69 37	248 50	317 87
Ouvrages de commande	54 25	108 71	162 96
Total	326 23	3,140 36	3,466 59

PROCOPE DUMAS, *instructeur.*

NOMBRE d'hommes employés dans l'atelier des charpentiers, et nombre de leurs journées de travail, durant l'exercice terminé le 30 juin 1880.

—	Hommes.	Journées.	Valeur de la journée.	Montant.
			cts.	$ cts.
1879—Juillet	25	652	50	326 00
Août	23	577	50	288 50
Septembre	26	653	50	326 50
Octobre	27	698	50	349 00
Novembre	32	741	50	370 50
Décembre	33	820	50	410 00
1880—Janvier	32	780	50	390 00
Février	30	704	50	352 00
Mars	30	753	50	376 50
Avril	31	743	50	371 50
Mai	26	588	50	294 00
Juin	24	543	50	271 50
Total	340	8,252		4,126 00

Moyenne des journées d'ouvrage par homme, 28⅓.

PROCOPE DUMAS, *instructeur.*

No 29.—RAPPORT de l'ouvrage fait et des matériaux employés dans la forge durant l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Destination.	Matériaux.	Main-d'œuvre.	Montant.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Tailleurs de pierre	452 55	2,971 71	3,424 26
Ferme	142 09	275 42	417 51
Tramway à la carrière	36 70	170 98	207 68
Forges	305 51	291 97	597 48
Ateliers des charpentiers	186 44	589 41	775 85
Econome	1 89	46 61	48 50
Ateliers des ferblantiers	0 10	6 20	6 30
Atelier du tailleur		1 00	1 00
Ateliers des cordonniers	0 63	1 17	1 80

RAPPORT de l'ouvrage fait et des matériaux employés dans la forge, etc.—*Fin.*

Destination.	Matériaux.	Main-d'œuvre.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Boulangerie	0 08	0 32	0 40
Briqueterie	5 23	18 17	23 40
Hôpital	0 35	0 35	0 70
Aqueduc	.....	0 10	0 10
Etablissement	1 68	28 13	29 81
Chapelle catholique	0 08	0 17	0 25
Garde-magasin (outils pour détenus élargis)	1 28	6 12	7 40
Bureau du comptable	.....	0 50	0 50
Reliure	0 07	0 68	0 75
Résidence du préfet	.....	2 75	2 75
Ouvrage de commande	2 93	168 30	171 23
Travaux publics	58 21	2,639 59	2,697 80
Total	1,195 82	7,219 65	8,415 47

RÉCAPITULATION.

Etablissement	1,134 68	4,411 76	5,546 44
Ouvrage de commande	2 93	168 30	171 23
Travaux publics	58 21	2,639 59	2,697 80
Total	1,195 82	7,219 65	8,415 47

A. LEDUC, *instructeur.*

NOMBRE d'hommes employés dans l'atelier des forgerons, et nombre de leurs journées de travail, durant l'exercice terminé le 30 juin 1880.

—	Hommes.	Journées.	Valeur de la journée.	Montant.
			Cts.	$ cts.
1879—Juillet	19	486½	50	243 25
Août	18	454	50	227 00
Septembre	16	405	50	202 50
Octobre	17	452	50	226 00
Novembre	17	403½	50	201 75
Décembre	15	339	50	169 50
1880—Janvier	13	329	50	164 50
Février	13	308	50	154 00
Mars	14	345	50	172 50
Avril	14	344½	50	172 25
Mai	13	311½	50	155 75
Juin	14	328¼	50	164 13
Total	183	4,506¼	.....	2,253 13

Moyenne du nombre d'homme, 15¼.

A. LEDUC, *instructeur.*

30.—TRAVAIL fait et matériaux employés dans l'atelier des ferblantiers, durant l'exercice expiré le 30 juin 1880.

Destination.	Matériaux.	Main-d'œuvre.	Total.
Etablissement.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bureau du comptable	1 12	2 63	3 75
Boulangerie	1 81	2 09	3 90
Forge et machine	13 51	10 15	23 66
Reliure	0 08	0 67	0 75
Charpentiers	2 14	7 93	10 07
Ferme et jardin	4 23	12 17	16 40
Infirmerie	.....	0 60	0 60
Maçons	0 13	2 97	3 10
Carrière	0 92	3 38	4 30
Résidence du préfet	2 62	9 63	12 25
do du sous-préfet	3 17	5 13	8 30
do du gardien-chef	0 20	1 05	1 25
Tailleurs de pierre	5 48	11 81	17 29
Cordonniers	1 13	2 87	4 00
Garde-magasin	85 06	216 17	301 23
Tailleurs	2 10	7 40	9 50
Ferblantiers	22 42	17 12	39 54
Tramway	0 12	0 38	0 50
Cour	2 01	2 59	4 60
Divers	.....	1 25	1 25
Sacristie et chapelle catholique	0 15	3 95	4 10
Excavation	1 14	1 37	2 51
	149 54	323 81	472 85
Aqueduc.			
Divers	2 27	26 13	28 40
Département de l'économe.			
Chapelle et sacristie catholique	5 76	18 59	24 35
Réfectoire	36 04	83 74	119 78
Dortoirs	28 47	76 45	104 92
Tours des gardes	1 66	3 07	4 73
Hôpital	2 80	19 86	22 66
Salle des gardiens	0 56	2 79	3 35
Cuisine	32 09	126 54	158 63
Bureaux	3 43	6 84	10 27
Ecole	.....	2 25	2 25
Magasin	0 29	1 41	1 70
Buanderie	3 18	13 64	16 82
Divers	5 76	49 55	55 31
	120 04	404 73	524 77
Travaux publics.			
Habitations des gardes	.....	2 65	2 65
Loge	0 78	9 97	10 75
Tours des gardes	15 27	22 21	37 48
Nouvelle chapelle et sacristie catholique	7 86	192 53	200 39
Résidence du préfet	.....	2 50	2 50
do sous-préfet	.....	9 25	9 25
do gardien-chef	0 39	2 00	2 39
Corps de bâtiment du sud	1 58	54 17	55 75
Divers	1 01	11 89	12 90
	26 89	307 17	334 06
Ouvrages de commande.			
Divers	7 31	28 13	35 44
Grand total	306 05	1,089 47	1,395 52

TRAVAIL fait dans l'atelier des ferblantiers, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION.

Destination.	Matériaux.	Travail.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Par l'établissement	149 54	323 31	472 85
Département de l'économe	120 04	404 73	524 77
Aqueduc	2 27	26 13	28 40
Travaux publics	26 89	307 17	334 06
Ouvrages de commande	7 31	28 13	35 44
Totaux	306 05	1,089 47	1,395 52

C. DESORMEAUX, *gardien en charge du département.*

NOMBRE d'hommes employés dans l'atelier des ferblantiers, et nombre de leurs journées de travail, durant l'exercice terminé le 30 juin 1880.

—	Nombre d'hommes.	Nombre de journées.	Valeur de la journée.	Montant.
			Cts.	$ cts.
1879—Juillet	6	127½	50	63 75
Août	6	115	50	57 50
Septembre	6	132½	50	66 25
Octobre	6	153¼	50	76 63
Novembre	8	157	50	78 50
Décembre	8	166	50	83 00
1880—Janvier	7	156	50	78 00
Février	9	208½	50	104 25
Mars	10	242	50	121 00
Avril	8	205	50	102 50
Mai	8	192	50	96 00
Juin	8	197½	50	98 75
Total	90	2,052¼	.....	1,026 13

Moyenne du nombre d'hommes, 7½.

C. DESORMEAUX, *gardien en charge.*

NOMBRE d'hommes employés à la briqueterie, et nombre de leurs journées de travail, exercice terminé le 30 juin 1880.

——	Hommes.	Journées.	Valeur de la journée.	Montant.
			Cts.	$ cts.
1879—Juillet				
Août				
Septembre				
Octobre				
Novembre				
Décembre				
1880—Janvier				
Février	10	125½	50	62 75
Mars	10	225½	50	112 75
Avril				
Mai				
Juin				
Total	20	351		175 50

Moyenne du nombre d'hommes, 10.

J. VAUDRY, *instructeur.*

LA BRIQUETERIE en compte avec le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pour l'exercice expiré le 30 juin 1880.

Dr.	Valeur.	Montant.	Av.	Valeur.	Montant.
	cts.	$ cts.			$ cts.
Charriage de 655 voies de terre	5	32 75	Balance		240 00
do 635 do sable	5	31 75			
351 jour. de trav. des détenus	50	175 50			
Total		240 00	Total		240 00

J. VAUDRY, *instructeur.*

LA BOULANGERIE en compte avec le pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pour l'exercice expiré le 30 juin 1880.

Dr.	Valeur.	Montant.	Av.	Valeur.	Montant.
	$ cts.	$ cts.		cts.	$ cts
27 bls. farine	7 00	189 00	18,056 lbs. de pain	3½	631 96
44 do	6 00	264 00	215,042 do	3	6,451 27
780 do	5 75	4,485 00	298 barils vides vendus	12½	37 25
9 do bise	5 50	49 50	267 do do	10	26 70
204½ boiss. de pommes de terre	0 50	102 25	455 do do	9	40 95
26 cordes de bois de chauff.	4 00	104 00	18 do do	6	1 08
24½ lbs. houblon	0 40	9 80	1 gall. levûre vendue		0 25
204 do malte	0 05¾	11 73			
7 sacs, 1 boiss., 5½ galls. sel, par 100 lbs.	0 30	4 59			
70 lbs. saindoux	0 10	7 00			
1,112 jours de trav. des détenus	0 50	556 00			
Profits et pertes		1,406 59			
Total		7,189 46	Total		7,189 46

J. VAUDRY, *instructeur.*

Nombre d'hommes employés au département de la boulangerie et nombre de journées de travail, exercice qui a fini le 30 juin 1880.

——	Nombre d'hommes.	Journées.	Valeur de la journée.	Montant.
			cts.	$ cts.
1879—Juillet	3	79	50	39 50
Août	3	78	50	39 00
Septembre	3	78	50	39 00
Octobre	3	81	50	40 50
Novembre	4	96	50	48 00
Décembre	4	100	50	50 00
1880—Janvier	4	100	50	50 00
Février	4	96	50	48 00
Mars	4	104	50	52 00
Avril	4	104	50	52 00
Mai	4	96	50	48 00
Juin	4	100	50	50 00
	44	1,112	.....	556 00

Moyenne du nombre d'hommes, 3⅔.

J. VAUDRY, *instructeur.*

Pénitencier de Saint-Jean, 1er juillet 1880.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur les affaires de ce pénitencier pour l'exercice expiré le 30 juin 1880.

Il est entré dans le cours de l'année 294 individus, dont 25 forçats (tous hommes) et 269 simples prisonniers, dont 233 hommes et 36 femmes. La moyenne quotidienne du nombre des forcats a été comme suit :

Hommes	62¾
Femmes	2¼
Total	65

Celle des simples prisonniers, comme suit :

Hommes	61¼
Femmes	15
Total	76¼

Moyenne totale de la population, 141¼. Ce nombre, en regard du chiffre correspondant pour l'exercice précédent, accuse une diminution de 9¼ dans le cours de l'année. Cette diminution est sans doute le résultat du départ de Saint-Jean et des environs, des vagabonds et des mauvais sujets qui alimentaient le pénitencier.

C'est avec beaucoup de plaisir que je puis constater que la conduite et le zèle de tous les membres du personnel sont tout-à-fait dignes d'éloges, et que je n'ai pas un seul reproche à faire à aucun d'eux.

Les récoltes de la ferme ont été abondantes. Nous avons eu 20 tonneaux de bon foin et une quantité d'avoine presque suffisante pour entretenir deux chevaux toute l'année. Nous avons aussi récolté assez de légumes pour notre année, à l'exception des pommes de terre, qui semblent ne jamais réussir en cet endroit.

Je suis heureux de faire rapport que l'état sanitaire de l'établissement a été excellent cette année, qu'il n'est survenu aucun décès, et que le médecin, M. le Dr Daniel, s'est montré laborieux et zélé, ses bons traitements produisant toujours les plus heureux résultats chez ceux auxquels il avait affaire.

L'école a été fréquentée pendant l'année, par un grand nombre de détenus, qui ont fait de rapides progrès et auxquels leur application a beaucoup profité.

La moyenne par tête des dépenses des détenus, a été de $194.43⅓ pour les forçats, et de $175.13⅓ pour les simples prisonniers, sans tenir compte de ce qu'ont rapporté les objets fabriqués par l'établissement.

La vente des articles fabriqués dans le pénitencier s'est montée à la somme de $9,629.84. Les recettes ont été de $9,898.88.

La fabrication de balais de différentes qualités a été continuée cette année pour faire face à la demande du marché qui a été active la plupart du temps. La qualité supérieure de nos balais leur assure presque toujours un écoulement rapide ; et je suis certain que si les affaires avaient été quelque peu actives durant les trois ou quatre dernières années, nous aurions pu quadrupler notre production et nos ventes.

Je ne puis en dire autant de notre fabrication de seaux. Mais avec un meilleur outillage, je puis risquer l'opinion que cette industrie n'en cèderait aucunement à celle de la fabrication des balais ; mais dans les circonstances actuelles il est inutile de parler d'amélioration.

En outre des travaux ordinaires, un certain nombre de détenus ont été employés à fabriquer 120 lits de fer pour le pénitencier de Dorchester, ainsi que le reste de l'ameublement des cellules, celles du réfectoire, de l'école, de l'église et de la chapelle, en même temps qu'une quantité de grillages en fer, de portes et d'outils. Sous le rapport du fini et de la qualité du travail, je crois que ce qui s'est fait ici pourra supporter la comparaison avec le produit de tout autre pénitencier.

Le grand obstacle à cet établissement, c'est le mélange des forçats et des prisonniers simples. Depuis que je suis préfet de ce pénitencier, cette dualité de la population a été pour moi un lourd fardeau. Trouver de l'emploi pour les prisonniers simples et les tenir autant que possible séparés des forçats, a été une tâche tellement onéreuse que j'ai souvent été sur le point d'y renoncer. Néanmoins j'ai fait tout ce que j'ai pu pour l'accomplir, et dans les beaux temps, depuis le printemps jusqu'à la fin de l'automne, les prisonniers simples ont été employés à la ferme et au jardin ainsi qu'à des travaux de prison en général.

La seule évasion qu'il y ait eu dans le cours de l'année est celle du forçat John Oates, qui réussit, le 21 septembre dernier pendant qu'il travaillait à la ferme, à tromper la vigilance de la garde, et à sortir des limites du pénitencier. Il fut repris deux jours après et réintégré. Je le fis comparaître au premier terme de la cour de circuit à Saint-Jean, et il fut condamné à deux ans additionnels en sus de sa peine de 4 ans.

C'est sans doute le dernier rapport que je fais comme préfet du pénitencier de Saint-Jean, car tout me porte à la certitude qu'avant un an le gouvernement aura abandonné cet établissement. Il n'est dès lors peut-être pas hors de propos de jeter un coup d'œil rétrospectif sur la carrière que j'ai poursuivie depuis près de six ans, et de considérer si pendant cette période mes humbles services ont été récompensés par des avantages proportionnés. Il n'y a pas de vanité pour moi à prétendre que j'ai apporté à l'établissement des améliorations importantes. Si ces améliorations n'ont pas été plus considérables il n'en a pas tenu à moi. Dans l'amendement des terres incultes, dans le maintien de la discipline, de l'ordre en général, et de la salubrité de l'établissement, dans l'administration toute entière du pénitencier, j'ai toujours fait les plus grands efforts pour réussir ; et bien que, pour des raisons évidentes, les difficultés ont souvent paru insurmontables, j'éprouve un certaine satisfaction à dire que j'ai réussi dans une certaine mesure, sinon autant que je désirais.

En terminant, je vous prie d'accepter mes remercîments les plus sincères pour les nombreuses marques de bienveillance que vous m'avez données dans le cours des quatre dernières années. Soyez sûr que je me rappellerai toujours avec plaisir le temps qu'ont duré nos rapports officiels.

Vous trouverez ci-joints les tableaux, statistiques et rapports ordinaires, relatifs aux différents départements de l'établissement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

CHAS. KETCHUM, *préfet.*

A M. JAMES G. MOYLAN,
Inspecteur.

RAPPORT DE L'AUMONIER CATHOLIQUE.

SAINT-JEAN, N.-B., 12 juillet 1880.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel pour l'exercice expiré le 30 juin 1880.

Depuis mon dernier rapport, la moyenne quotidienne des détenus catholiques a été comme suit :

Forçats, 24 hommes et 1 femme.

Simples prisonniers, 43 hommes et 12 femmes.

Entrés dans le cours de l'exercice, 158 hommes et 20 femmes.

Les différents devoirs de l'aumônier catholique envers les prisonniers ont été fidèlement remplis soit par moi-même, soit par mon substitut, et je me réjouis de pouvoir dire que le Dieu de miséricorde a bien voulu bénir nos humbles efforts de résultats très consolants. Quelques individus, qui avaient pendant longtemps négligé la pratique de leur religion, ont été touchés enfin par la grâce divine, ont résolu de s'amender, et se sont mis sérieusement à l'œuvre.

Au temps des pâques, deux prêtres des environs m'ont prêté leur bienveillant concours pour préparer les détenus catholiques à leurs devoirs pascaux. Un grand nombre ont eu le bonheur de recevoir la sainte communion.

J'ai employé la somme de $50 accordée par le gouvernement, à l'achat d'un certain nombre de bons livres pour notre petite bibliothèque. L'excellent état dans lequel sont gardés ces livres est un remarquable indice du soin qu'en prennent ceux parmi lesquels ils circulent. Autant que je sache, les prisonniers catholiques, ont par la régularité de leur conduite et leur soumission, généralement satisfait leurs supérieurs dans le cours de l'exercice.

M. D. Burke, l'instituteur, mérite des éloges pour la manière habile et heureuse dont il a conduit les classes qui lui ont été confiées.

Ce rapport étant le dernier que je fais comme aumônier du pénitencier de Saint-Jean, je désire avant de le terminer, exprimer mes remercîments aux officiers de cet établissement, pour la bienveillance et la courtoisie qu'ils m'ont toujours témoignées.

J'ai l'honneur d'être, cher monsieur,
Votre humble serviteur,

ANT. OUELLET, *aumônier catholique.*

A Mr J. G. MOYLAN, inspecteur des pénitenciers.

RAPPORT DE L'AUMONIER PROTESTANT.

SAINT-JEAN, N.-B., 30 juin 1880.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de rapporter que durant le dernier exercice j'ai régulièrement et de mon mieux rempli les devoirs de ma charge comme aumônier protestant de ce pénitencier.

Les résultats de mon ministère ne sont pas aussi tangibles que dans certains autres cultes; mais ils n'en sont pas moins réels et importants. Non-seulement la voix des louanges et de la prière a régulièrement monté comme un encens vers le trône du Très-Haut, mais mes auditeurs ont été instruits sur leurs devoirs envers Dieu et les hommes. Je suis persuadé que dans plusieurs cœurs ont germé l'horreur du mal, de salutaires résolutions pour l'avenir, et des aspirations vers une vie plus pure et plus religieuse.

Je ne puis penser que tout cela sera sans fruit. Quelques individus, il est vrai, nous désappointeront, mais je crois que dans bien des cas il en résultera des existences honnêtes, sobres et religieuses.

Je prie Dieu qu'il en soit ainsi, et que ceux à qui j'ai donné pendant près de quinze ans les soins de mon ministère, soient finalement sauvés.

L'école du jour a été régulièrement et habilement conduite par M. Burke, dont les fonctions, quoique peu rémunérées, n'en sont pas moins importantes.

Je désire exprimer ma reconnaissance pour la bienveillance et la courtoisie que m'ont invariablement témoignées tous les officiers de l'établissement. A l'exception de deux, tous sont entrés dans le service après moi. Et au moment où nous allons être séparés, je fais pour eux les meilleurs souhaits.

Sincèrement à vous,

GEO. SCHOFIELD,
Aumônier protestant.

A Mr J. G. MOYLAN.

PÉNITENCIER DE SAINT-JEAN, 6 juillet 1880.

MONSIEUR,—Je vous transmets mon rapport annuel sur le département médical du pénitencier de Saint-Jean pour l'exercice terminé le 30 juin 1880.

La prison a été tenue proprement et dans un état salubre. La santé des prisonniers a été très satisfaisante.

A l'exception de quatre cas de diphtérie, tous heureusement terminés, il n'y a eu aucun cas de maladie contagieuse, et l'établissement a été parfaitement exempt de maladies épidémiques.

Dans le cours du printemps surtout, il s'est présenté un grand nombre de légers maux de gorge ou de poitrine, mais aucun n'a résisté au traitement.

Il est survenu plusieurs accidents d'une nature plus ou moins sérieuse, mais heureusement aucun n'a été fatal. Dans un seul cas l'accident pourra avoir des suites fâcheuses d'une nature permanente, mais la chose n'est pas encore certaine.

Le 10 septembre dernier, le forçat Carroll se coupa gravement avec le couteau à balais, se pourfendant les muscles extérieurs de la cuisse dans toute leur épaisseur jusqu'à l'os. La blessure n'aura aucune suite.

Le 11 octobre un ciseau pénétra à travers la paupière inférieure de l'œil droit du forçat McFarlane et fait une incision de trois quarts de pouce de longeur dans le globe de l'œil, permettant à l'humeur vitrée de s'échapper par la blessure. McFarlane est à présent parfaitement rétabli et sa vue ne souffre aucunement de cet accident.

Le 15 avril, le forçat Warren se blessa la main sur la scie ronde; celle-ci pénétra du côté extérieur jusqu'à la moitié de la largeur de la main. La réunion fut parfaite, et il ne reste que la cicatrice.

Le 7 mai le forçat West se prit une main dans la machine à raboter où elle s'engagea jusqu'au poignet avant que la courroie pût être poussée et la machine arrêtée. Il peut se faire que deux doigts demeurent roides mais, le patient est encore sous traitement et il est impossible de parler avec certitude des suites de sa blessure.

Tels sont les accidents les plus sérieux que nous ayons eus.

La nourriture des détenus a été abondante, saine et bien préparée.

Il n'y a pas eu de décès dans le cours de l'exercice.

Sous le rapport de la propreté et de l'état sanitaire, le département des femmes est administré de façon à ne rien laisser à désirer.

En terminant, je dois rendre témoignage à la sollicitude du préfet et des officiers pour la santé des prisonniers, et ainsi qu'à la promptitude qu'ils ont toujours mise à me faire mander dans les cas de maladie soudaine ou d'accident.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. W. DANIEL, M.D., M.C.R.C., Angl.,

Chirurgien.

A Mr J. G. MOYLAN, inspecteur des pénitenciers.

RAPPORT DE LA DIRECTRICE.

PÉNITENCIER DE SAINT-JEAN, 28 juillet 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport annuel relatif au département des femmes du pénitencier de Saint-Jean, pour l'exercice terminé le 30 juin 1880. Le 1er juillet 1879 le nombre des détenus était de dix-huit, dont trois appartenaient à la catégorie des forçats. Entrées dans le cours de l'exercice, trente-six simples prisonnières. Sorties, par l'expiration de leur peine, une détenue appartenant à la catégorie des forcats, et quarante et une prisonnières simples. Restant, au 30 juin 1880, deux forçats et dix prisonnières simples. Les forçats et les prisonnières simples se sont très bien conduites et appliquées au travail. Une seule fois, j'ai dû en punir une par l'isolement cellulaire pour une durée de trente-six heures. Les femmes ont comme d'ordinaire, été employées à la cuisine, à la buanderie, la confection d'habillements, au tricotage et au raccommodage pour elles-mêmes et pour les hommes, ainsi qu'aux travaux domestiques de la prison des femmes. Avec l'espoir que ce rapport recevra votre approbation,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissante servante,

CATHERINE KEEFFE,

Directrice.

A Mr J G. MOYLAN, inspecteur des pénitenciers.

PÉNITENCIER DE SAINT-JEAN, 1er juillet 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel sur l'école du pénitencier, pour l'exercice terminé le 30 juin. Dans le cours de l'année qui vient de finir, les classes ont été ouvertes tous les jours qu'elles ont pû commodément l'être. La conduite et l'attention des détenus en classe n'a rien laissé à désirer, et les progrès faits dans les différentes divisions ont été très-satisfaisants. L'assistance quotidienne en moyenne a été de dix-huit, se répartissant comme suit: Arithmétique, cinq; lecture et épellation, neuf; écriture, quatre; total, dix-huit. Les livres des bibliothèques ont été très recherchés par les détenus, qui semblent apprécier autant que possible les avantages incalculables de cette source de connaissances et d'amusement. En terminant ce rapport, je désire faire mes plus sincères remercîments aux aumôniers, pour la bienveillance et la générosité qu'ils m'ont témoignées personnellement dans le cours de nos rapports officiels, et pour l'encouragement qu'ils ont si souvent donné à l'école.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

D. BURKE, *instituteur.*

RAPPORT des malades qui ont été sous traitement au pénitencier de Saint-Jean, du 1er juillet 1879 au 30 juin 1880.

——	Entrés.	Renvoyés.	Décédés.	Restant.
Abcès	10	10		
Alcoolisme	6	6		
Ascarides	1	1		
Asthme	2	2		
Bronchites	33	32		1
Catarrhe nasal	4	4		
do gastrique	21	21		
do vesical	1	1		
Chancre à la bouche	2	2		
Céphalalgie	10	10		
Colique	10	10		
Constipation	13	13		
Cynanchie ulcérée	1	1		
Diphthérie	4	4		
Delirium tremens	3	3		
Diarrhée	9	9		
Dyssenterie	12	12		
Débilité	9	7		2
Dyspepsie	8	8		
Extraction de dents	7	7		
Epistaxis	1	1		
Epilepsie	2	2		
Gonorrhée	10	8		2
Hœmoptysie traumatique	*1	1		
Hémorrhoïdes	7	7		
Incontinence d'urine	1	1		
Influenza	6	6		
Lumbago	4	4		
Faignant la maladie	1	1		
Maladie des yeux et des tarses	10	9		1
do de la peau	15	15		
do du cœur	1	1		
Nécrosie	1			1
Névralgie	6	6		
Otorrhée	2	2		
Paralysie aguë ascendente	1			1
Paronychie	3	3		
Pleurodynie	14	14		
Phthisie pulmonaire	*3	2		
Pneumonie	1	1		
Rheumatisme musculaire	19	19		
do aiguë articulaire	2	2		
Spermatorrhée	4	3		1
Synovitie	1	1		
Stremma	4	4		
Stricture de l'urètre	2	2		
Syphilis	8	7		1
Tonsillitie	24	24		
Ulcère	8	8		
Blessures (contusion et lacération)	19	18		1
" (piqûres)	3	3		
" (incisions)	5	5		
Total	355	343		12

* Graciés, 2.

J. W. DANIEL, M.D., M.C.R.C., Ang., *Chirurgien.*

DÉPENSES.

DT. LE CANADA en compte avec le pénitencier de Saint-Jean, pour l'exercice finissant le 30 juin 1880. AV.

		$ cts.	$ cts.			$ cts.	$ cts.
1880.				1879.			
30 juin.....	Personnel, détails ci-après		11,335 74	30 juillet...	Bordereau officiel n° 1	890 27	
	Dépenses pour les détenus		11,832 89	1er août..	Mandat officiel n° 0·285	200 00	
	Dépenses pour l'établissement		2,798 79	26 do .	Autorisation de payer les notes de juil.	600 82	
	Fabrications		2,820 15	26 do ..	Bordereau officiel n° 11	890 27	
	Dépôts de remboursements, nos 813 et 50		235 21	16 sept.....	Autorisation de payer les notes d'août...	616 84	
				26 do	Bordereau officiel n° 20	890 27	
			29,022 78	18 oct	Autorisation de payer les notes de sept.	1,042 80	
1880.				31 do	Bordereau officiel n° 28	890 27	
				20 nov.,...	Autorisation de payer les notes d'oct.....	1,130 92	
30 juin.....	Traitements, appointements et salaires	11,043 24		29 do	Bordereau officiel n° 41	890 27	
	Habillements des officiers	292 50		22 déc.....	Autorisation de payer les notes de déc..	787 12	
	Rations	7,018 15		31 do	Bordereau officiel n° 53	890 27	
	Vêtements	2,212 01					
	Frais de route	490 00		1880.			
	Vêtements des libérés	631 38		20 janv.....	Autorisation de payer les notes de déc...	1,356 61	
	Literie	610 53		31 do	Bordereau officiel n° 66	890 27	
	Bibliothèque	64 00		19 fév.....	Autorisation de payer les notes de janv.	1,028 20	
	Ecole	6 75		28 do	Bordereau n° 75	890 27	
	Infirmerie	192 17		18 mars....	Autorisation de payer les notes de fév...	1,989 56	
	Dépenses imprévues	607 90		4 do	Mandat officiel pour payer le fret du millet à balais	200 00	
	Chauffage	1,034 08					
	Eclairage	219 60		31 do	Bordereau officiel n° 91	890 27	
	Réparations aux édifices	218 59		20 avril....	Autorisation de payer les notes de mars.	1,293 01	
	Entretien des machines	426 88		30 do	Bordereau officiel n° 103	890 27	
	Salle d'armes	20 92		28 mai.....	Autorisation de payer les notes d'avril...	3,184 08	
	Cuisine	93 18		31 do	Bordereau officiel n° 126	890 27	
	Divers	785 54		22 juin.....	Autorisation de payer les notes de mai...	1,941 26	
	Fabrications	2,820 15		30 do	Bordereau n° 146	890 27	
	Remboursement	235 21		16 juillet...	Autorisation de payer les notes de juin...	2,968 32	
			29,022 78				29,022 78

GEO. L. FOSTER, *comptable.*

CHARLES KETCHUM, *préfet.*

REVENU.

DT. LE CANADA en compte avec le pénitencier de Saint-Jean, pour l'exercice finissant le 30 juin 1880. AV.

1879.		$ cts.	$ cts.	1879.		$ cts.	$ cts.
31 juillet..	A traite remise à l'honorable receveur général	958 35		30 juin.....	Balance	10,762 34	
31 août.....	do do ...	631 46		1880.			
30 sept.....	do do ...	675 50					
31 oct.....	do do ...	723 66		30 juin.....	Département des balais	6,639 89	
30 nov.....	do do ...	908 99		30 do ...	do seaux	2,572 72	
31 déc.....	do do ...	946 05		30 do ...	Divers	117 71	
				30 do ...	Loyer de maison	299 52	
1880.							
31 janv.....	do do ...	720 89					
28 fév.....	do do ...	487 86					
31 mars....	do do ...	700 45					
30 avril....	do do ...	991 30					
31 mai.....	do do ...	1,083 12					
30 juin.....	do do ...	1,071 25					
			9,898 88				
1879.							
31 août.....	Montant des réclamations contre Charles Ketchum rayé d'après le memo. de l'inspecteur Moylan	.....	113 02				
1880.							
30 juin.....	Balance	.....	10,380 28				
			20,392 18				20,392 18

GEO. L. FOSTER, *comptable.*

CHARLES KETCHUM, *préfet.*

TRAVAIL fait dans le département des femmes pendant l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Pour la prison des hommes :—

60 chemises jaunes et brunes.
56 chemises de flanelle blanche.
54 paires de caleçons de flanelle blanche.
74 essuie-mains.
13 touailles.
25 draps.
20 paires de bas (tricotés).
36 chemises brunes et jaunes taillées, pour être finies dans un des ateliers de la prison des hommes.

Pour la prison des femmes :—

41 *mantelets* de coton bleu.
26 jupons de coton bleu.
10 mantelets de laine.
22 jupons de laine.
42 chemises.
14 tabliers.
17 essuie-mains.
25 taies d'oreiller.
12 paires de bas (tricotés).
Manteau de gros drap, robe et linge de corps pour une libérée.

PROVISIONS en magasin au pénitencier de Saint-Jean, le 30 juin 1880.

—		Quantité.	Prix.	Valeur.
			$ cts.	$ cts.
Orge	Lbs.	98	0 03½	3 41
Fèves	Boiss.	12 21/50	2 50	30 87
Pois	"	10½	1 45	15 22
Farine de maïs	Brls.	6	3 70	22 20
Farine d'avoine	Lbs.	170	0 03½	5 95
Thé	"	24½	0 30	7 35
Sel	Sacs.	2	0 70	1 40
Lard	Lbs.	1,306	0 05½	71 83
Merlan	"	252	0 02 13/56	5 62
Pommes de terre	Boiss.	72	0 50	36 00
Mélasse	Galls.	153	0 40	61 20
Vinaigre	"	33	0 20	6 60
Pommes de terre	"	68	0 26	17 68
Tabac	Lbs.	45½	0 38	17 29
Savon	"	497	0 05	24 85
Carreaux de verre	Boîtes.	6	.....	21 50
Boutons à pantalons	Grosses.	6	1 80	10 80
Fil de chanvre	Lbs.	9	2 00	18 00
Bas	Douz.	6½	2 30	14 95
Etoffe réglementaire (brune et jaune)	Vgs.	109½	0 77½	339 45
Oignons	Lbs.	87	0 06	5 22
Cristaux de soude	"	338	0 02	6 76
Flanelle blanche	Vgs.	113	0 70	79 10
Allumettes chimiques	Grosses.	2¼	0 38	0 85½
Lampes pour les cellules	Douz.	1½	4 25	6 37½
Chaussures	Paires.	92	1 50	138 00
Peignes fins	Douz.	4	1 40	5 60
Peignes de corne	"	4	2 25	9 00
Cuir à semelle	Lbs.	270	0 29	78 30
Cuir à empeignes	"	80	0 40	32 00
Brosses à plancher	Douz.	6	2 00	12 00
Total		.....	.....	$1,105 38

D. BURKE, *garde-magasin.*

MATÉRIAUX en magasins au pénitencier de Saint-Jean, le 30 juin 1880.

—	Quantité.	Valeur.	—	Quantité.	Valeur.
		$ cts.			$ cts.
			Report		2,737 77
Millet à balais ... lbs	33,177	1,854 16	Huile ... galls.	15	13 50
Feuillard ... "	15,235	609 40	Houille ... ton'x.	45	167 85
Broche à balais ... "	332	44 82	Clous ordinaires ... lbs.	300	10 50
Ficelle à balais ... "	364	123 76	do de Hongrie ... "	30	3 60
Blanc de céruse ... "	264	5 28	do à valise ... "	70	7 00
Soufre ... "	120	7 20	Pièces de pin ... pd. sup.	35,000	595 00
Siccatifs ... "	50	6 50	Pin pour plancher ... "	35,000	700 00
Vernis pâle ... galls.	3	6 75	Suif ... lbs.	90	9 90
Vernis noir ... "	94	79 90	Velours de coton ... vgs.	20	12 00
A reporter ...	...	2,737 77	Total ...	...	4,257 12

D. BURKE, *garde-magasin.*

PRODUITS de la ferme du pénitencier de Saint-Jean, exercice terminé le 30 juin 1880.

Produits.	Quantité.	Valeur.	Montant.
		$ cts.	$ cts.
Pommes de terre ... boisseaux.	48	0 50	24 00
Navets ... "	184½	0 40	73 80
Carottes ... "	83½	0 40	33 40
Choux ... pommes.	642	0 05	32 10
Avoine ... boisseaux.	45	0 50	22 50
Foin ... tonneaux.	20	12 00	240 00
Cochon (mort) ... lbs.	5,524	0 05½	303 82
do (vivant) ...	...	...	192 00
Total ...	...	...	921 62

D. BURKE, *garde-magasin.*

MOUVEMENT des forçats et des simples prisonniers au pénitencier de Saint-Jean, du 30 juin 1879, à minuit, au 30 juin 1880, à minuit.

—	Forçats.		Simples prisonniers.		Total.
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	
Restant à minuit, 30 juin 1879 ...	67	3	67	15	152
Entrés jusqu'à minuit le 30 juin 1880 ...	25	...	233	36	294
Sortis par expiration de la peine ...	26	1	209	41	
Graciés ...	7	...	3	...	
Sortis par ordre du magistrat de police de Saint-Jean ...	...	...	44	...	331
Restant à minuit le 30 juin 1880 ...	59	2	44	10	115

CHARLES KETCHUM, *préfet.*

MOYENNE QUOTIDIENNE des prisonniers du pénitencier de Saint-Jean, pour l'exercice qui a fini le 30 juin 1879.

Forçats.		Simples prisonniers.		Totaux.	
Hommes	62¾	Hommes	61¼	Hommes	124
Femmes	2¼	Femmes	15	Femmes	17¼
Total	65	Total	76¼	Grand total	141½

CRIMES et délits des détenus du pénitencier de Saint-Jean, 30 juin 1880.

—	Forçats.		Simples prisonniers.		Totaux.	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
Crime d'incendie	2				2	
Assaut grave	2		1		3	
Effraction avec intention de commettre une félonie	1				1	
" et vol	2	1			2	
" et larcin	3				3	
"	3				3	
Incendie d'une maison d'école	1				1	
Effraction	4				4	
Contrefaçon et mise en circulation de faux billets de banque	1				1	
Ivresse			26	1	26	1
Effraction et vol, et bris de prison	1				1	
Evasion du pénitencier, larcin et voies de fait sur le gardien	1				1	
Faux en écriture	1				1	
Félonie et larcin	1				1	
" vol	1				1	
Larcin	12		1		13	
" et tentative d'incendier une prison	1				1	
" et bris de boutique	4				4	
" et bris, effraction et vol	1				1	
" et évasion	1				1	
" vol	1				1	
Homicide	3				3	
Meurtre		1				1
Vol	1				1	
Recel d'effets volés	1				1	
Vol à main armée	4		7	1	11	1
" et ivresse			2		2	
Décharge d'armes à feu avec intention de blesser	1				1	
" " tuer	1				1	
Bris de boutique	2				2	
Vagabondage			7	8	7	8
Blessures sur agents de police	1				1	
do avec intention d'estropier	1				1	
Totaux	59	2	44	10	103	12

INSTRUCTION et état civil des prisonniers du pénitencier de Saint-Jean, 30 juin 1880.

—	Forçats.		Simples prisonniers.		Total.	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
Instruction.						
Sachant lire et écrire	41	1	28	3	69	4
Sachant lire seulement	2	.....	4	2	6	2
Ne sachant ni lire ni écrire	16	1	12	5	28	6
Totaux	59	2	44	10	103	12
Etat civil.						
Mariés	17	1	8	2	25	3
Non-mariés	39	.....	35	5	74	5
Veufs	3	1	1	3	4	4
Totaux	59	2	44	10	103	12

CULTE et caractère des prisonniers du pénitencier de Saint-Jean, 30 juin 1880

—	Forçats.		Simples prisonniers.		Total.	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
Cultes.						
Catholiques romains	3	1	30	6	53	7
Episcopaliens	17	.....	10	2	27	2
Baptistes	13	1	3	1	16	2
Méthodistes	3	.....	1	1	4	1
Presbytériens	3	.....	.....	.....	3	.....
Totaux	59	2	44	10	103	12
Caractères.						
Tempérants	34	2	8	.....	42	2
Intempérants	25	.....	36	10	61	10
Totaux	59	2	44	10	103	12

PEINES des détenus du pénitencier de Saint-Jean, 30 juin 1880.

—	Forçats.		Simples prisonniers.		Total.	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
A perpétuité	1	1			1	1
20 ans	3				3	
18 do	1				1	
15 do	1				1	
12 do	1				1	
10 do	2				2	
9 do	1				1	
8 do	1				1	
7 do	3				3	
6 do	5				5	
5 do et 6 jours	1	1			1	1
5 do	9				9	
4 do	3				3	
3 do	13				13	
2 do	14				14	
18 mois			2		2	
12 do			4		4	
8 do			2		2	
6 do			6	8	6	8
4 do			1		1	
3 do			3		3	
2 do			26	2	26	2
Totaux	59	2	44	10	103	12

NATIONALITÉ des prisonniers du pénitencier de Saint-Jean, 30 juin 1880.

—	Forçats.		Simples prisonniers.		Total.	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
Nouveau-Brunswick	37	2	31	2	68	4
Nouvelle-Ecosse	5		1	1	6	1
Québec	2		1		3	
Ile du Prince-Edouard	2				2	
Irlande	2		8	6	10	6
Angleterre	3		2	1	5	1
Ecosse	2				2	
Etats-Unis	6		1		7	
Totaux	59	2	44	10	103	12

AGES des prisonniers du pénitencier de Saint-Jean, le 30 juin 1880.

—	Forçats.		Simples prisonniers.		Total.	
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
Au-dessous de 20 ans	9		10		19	
Entre 20 et 30 ans	31	1	19	3	50	4
do 30 et 40 do	7		9	1	16	1
do 40 et 50 do	11	1	4	1	15	2
Au-dessus de 50 ans	1		2	5	3	5
Totaux	59	2	44	10	103	12

CULTE, instruction et nationalité de tous les prisonniers entrés au pénitencier de Saint-Jean, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1880.

—	Forçats.		Simples prisonniers.			
	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes	Hommes	Femmes
Religion.						
Catholiques romains	9	.....	149	20	158	20
Episcopaliens	7	.....	63	6	70	6
Baptistes	6	.....	6	7	12	7
Méthodistes	1	.....	5	2	6	2
Presbytériens	2	.....	10	1	12	1
Totaux	25	.....	233	36	258	36
Education.						
Sachant lire et écrire	19	.....	164	5	183	5
Sachant lire seulement	1	.....	17	9	18	9
Ne sachant ni lire ni écrire	5	.....	52	22	57	22
Totaux	25	.....	233	36	258	36
Nationalité.						
Venant du Nouveau-Brunswick	15	.....	157	13	172	13
do de la Nouvelle-Ecosse	2	.....	4	3	6	3
do de Terreneuve	.....	.....	.....	1	.....	1
Québec	2	.....	4	.....	6	.....
Ile du Prince-Edouard	2	.....	2	1	4	1
Angleterre	1	.....	6	2	7	2
Irlande	1	.....	47	16	48	16
Ecosse	1	.....	5	.....	6	.....
Etats-Unis	1	.....	6	.....	7	.....
Norvége	.....	.....	1	.....	1	.....
France	.....	.....	1	.....	1	.....
Totaux	25	.....	233	36	258	36

PERSONNEL du pénitencier de Saint-Jean, 30 juin 1880.

No.	Nom.	Poste.	Traitement, etc.	Age.	Date de la nomination.
			$		
1	Charles Ketchum	Préfet	1,400	58	31 octobre 1874.
2	George L. Foster	Comptable	900	40	11 août 1874.
3	J. W. Daniel, M.D	Chirurgien	600	35	15 mars 1879.
4	Rev. G. Schofield	Aumônier protestant	400	67	1er août 1865.
5	Rev. A. Ouillette	do catholique	400	.....	
6	George Keeffe	Gardien-chef	500	57	1er décembre 1861
7	Dennis Burke	Garde-magasin, etc.	700	33	19 octobre 1874.
8	John Keefe	Commis du magasin	450	24	25 mars 1876.
9	John R. Perrie	Gardien et mécanicien	500	61	1er octobre 1859.
10	William Hogan	do	500	40	1er janvier 1869.
11	Henry Godsoe	do	500	47	1er août 1869.
12	George Campbell	do (faisant fonct. de)	450	63	1er janvier 1867.
13	John Johnston	Garde	450	39	20 mars 1871.
14	Robert Earle	do	450	40	3 octobre 1872.
15	John Duff	do	450	34	1er avril 1873.
16	Samuel Barnes	do	450	43	1er janvier 1874.
17	John C. Beatteay	do	400	30	1er avril 1875.
18	Charles N. Darrah	do	400	34	1er juillet 1878.
19	Daniel McNeill	do	400	36	1er juillet 1878.
20	James Cunningham	Gardien de nuit	360	46	1er décembre 1877
21	Catherine Keefe	Directrice	250	50	1er janvier 1865.
22	Mary McCarthy	Sous-directrice	180	35	1er janvier 1865.

PÉNITENCIER D'HALIFAX, 1er juillet 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport pour l'exercice terminé le 30 juin dernier, dans lequel je suis bien aise de pouvoir exprimer mon entière approbation de la conduite tenue par mes officiers durant les douze derniers mois. Mes rapports avec eux ont été des plus amicaux pendant mon administration. J'ai toujours reçu d'eux aide et appui, prompte obéissance, bienveillante considération, et la plus chaude sympathie; et comme nous devons bientôt nous séparer, je saisis cette occasion de les remercier des bons sentiments qu'ils ont toujours entretenus à mon égard.

Le transfèrement des 30 forçats envoyés à Kingston en décembre dernier, a déchargé mon esprit de beaucoup d'anxiété, l'établissement se trouvant ainsi libéré d'un bon nombre d'individus très-incommodes pour ne pas dire dangereux. Une fois ceux-ci partis, la conduite des autres détenus a été très bonne.

En novembre dernier, un incendie s'est déclaré dans la forge et a consumé le bâtiment voisin contenant les ateliers des charpentiers et des tailleurs, et la buanderie. On a provisoirement établi dans le grand magasin à millet des ateliers qui suffisent aux besoins.

Deux tentatives infructueuses d'évasion ont été faite cette année, l'une par Robinson, pendant qu'il était employé aux travaux agricoles, et l'autre par Crawford, à l'infirmerie, où il était occupé comme garçon infirmier. En considération de ses services en cette qualité, le ministre a bien voulu l'exempter d'être poursuivi pour cette tentative. Robinson a été promptement repris par les employés du pénitencier, et l'autre a été arrêté par le piquet et ramené.

Quant à nos industries, celle des balais s'est un peu amendée, mais les prix sont si peu élevés qu'elle ne rapporte pas grands profits. Le produit de la cordonnerie, quoique peu considérable est presque tout profit. L'entreprise de Brennan, tant qu'elle a duré, rapportait bien, et ne demandait aucune dépense. Depuis qu'elle a été aban- les détenus ont travaillé pour le pénitencier de Dorchester.

Les rapports secondaires, les tableaux statistiques, etc., vous feront voir qu'elles ont été les opérations de l'exercice.

En vous remerçiant de la bienveillance que vous m'avez témoignée,

J'ai l'honneur d'être,

Votre très obéissant serviteur,

JOHN FLINN, *préfet.*

A M. JAMES G. MOYLAN, inspecteur des pénitenciers.

ADMINISTRATION du pénicier d'Halifax, pour l'exercice terminé le 30 juin 1880.

DÉPENSES.

DT. Le Canada en compte avec le pénitencier d'Halifax. AV.

	$ cts.	1879		$ cts.
Traitements, appoint. et salaires	9,750 00	25 juil...	Argent	200 00
Habillements des officiers	391 57	31 do ...	Trait. app. et salaires, bordereau	730 95
Rations	4,031 16	27 août..	Mandat, compte de juillet	492 51
Vêtements	1,062 00	31 do ..	Trait. app. et salaires, bordereau	730 95
Alloeat. et gratific. des libérés	270 00	19 sept..	Mandat, compte d'août	639 29
Vêtements des libérés	289 00	30 do ...	Trait. app. et salaires, bordereau	730 95
Literie	31 67	10 oct...	Mandat, compte de septembre	511 15
Funérailles	5 40	31 do ...	Trait. app. et salaires, bordereau	730 95
Chapelle	1 60	17 nov..	Mandat, compte d'octobre.	595 97
Bibliothèque	36 00	30 do ...	Trait app. et salaires, bordereau	810 11
Ecole	0 30	16 déc...	Mandat, compte de novembre	638 99
Evasions	11 70	31 do ...	Trait. app. et salaires, bordereau	810 11

ADMINISTRATION du pénitencier d'Halifax, etc.—*Fin.*

DÉPENSES.

Dt. Le Canada en compte avec le pénitencier d'Halifax. Av.

	$ cts.	1880		$ cts.
Hôpital	124 20	20 janv.	Mandat, compte de décembre	776 48
Dépenses contingentes	130 50	31 do	Trait., app. et salaires, bordereau	810 11
Chauffage	439 26	16 fév...	Mandat, compte de janvier	624 79
Eclairage	125 68	28 do ...	Trait., app. et salaires, bordereau	810 11
Réparations aux bâtisses	77 53	12 mars.	Mandat, compte de février.	263 82
Entretien des machines	10 00	31 do ..	Trait., app. et salaires, bordereau	810 11
Salle d'armes	1 50	15 avril	Mandat, compte de mars	417 67
Cuisine	11 07	30 do	Trait., app. et salaires, bordereau	810 11
Papeterie	10 90	17 mai.	Mandat, compte d'avril	544 07
Divers	104 21	31 do	Trait., app. et salaires, bordereau	810 11
Fabrications	479 38	18 juin...	Mandat, compte de mai.	1,360 68
	17,394 63	30 do .	Trait., app. et salaires, bordereau	810 11
Remboursés—$86.37 ; $113·63..	200 00		Montant du compte de juin	1,124 53
	17,594 63			17,594 63

JOHN F. COTTON, *comptable.*

ADMINISTRATION du pénitencier d'Halifax, exercice terminé le juin 1880.

REVENU.

DT. Le receveur général en compte avec le pénitencier d'Halifax. Av.

1879.		$ cts.	1879.		$ cts.
2 août	Dépôt	148 47	1er juillet ..	Soldes	1,463 04
2 sept.	do	251 05	31 do ..	Divers	401 87
3 oct.	do	169 94	31 août	do	274 80
5 nov.	do	366 02	30 sept.	do	265 47
3 déc.	do	143 29	31 oct.	do	430 45
			30 nov.	do	233 67
			31 déc	do	379 13
1880.					
8 janv.	do	418 41	1880.		
7 fév.	do	455 85			
5 mars.	do	169 77	31 janv.	do	271 45
20 do	do	903 36	28 fév	do	192 56
6 avril	do	100 00	31 mars.	do	365 45
5 mai	do	336 45	30 avril.	do	221 55
3 juin	do	235 21	31 mai...	do	379 51
7 juillet..	do	178 15	30 juin	do	744 00
	Pertes, département de la fabrication des balais	199 65			
	Balance	1,547 33			
		5,622 95			5,622 95
			1er juillet...	Soldes	1,547 33

JOHN F. COTTON, *comptable.*

RÉSUMÉ de l'inventaire du pénitencier d'Halifax, le 30 juin 1880 :—

Appartements du préfet		$50 00
Cabinet, y compris la bibliothèque générale		201 00
Infirmerie, y compris les médicaments et instruments chirurgiques		186 50
Corps-de-garde et salle d'armes		288 30
Cuisine et salle à dîner		95 87
Livres et objets servant à l'école		25 00
Buanderie		6 45
Magasin		1,649 54
Prison des hommes		1,226 05
Etables et ferme		555 50
Atelier de la charpenterie		34 96
" tailleurs		24 80
Forge		48 15
Département de la maçonnerie		49 50
Atelier de la cordonnerie		518 83
Atelier de la fabrication des balais		833 36
Chapelle et bibliothèque protestante		45 00
" catholique		105 00
		$ 5,944 21
Pierre cassée, 10,000 boisseaux, à 2c		200 00
Valeur approximative des récoltes :—		
Foin, 1½ tonnes, à $10	$15 00	
Avoine, 3½ acres, à $8	28 00	
Pommes de terre, ½ acre	20 00	
		63 00
		6,207 21
Edifice, cabinets, terrain, etc, d'après évaluation		67,150 00
Total		$73,357 21

CHARLES ROSS, *gardien-chef et garde-magasin.*

EVALUATION du pénitencier d'Halifax, le 30 juin 1880 :—

Edifice et mur d'enceinte	$60,000 00
Terrain, 13¾ acres, à $400	5,500 00
Etables, porcheries, granges et remises	400 00
Quai et remise de la chaloupe	350 00
Bains	300 00
Latrines	150 00
Clôtures de la ferme	50 00
Carrières	400 00
	$67,150 00

JOHN F. COTTON, *comptable.*
CHARLES ROSS, *gardien-chef et garde-magasin.*

PRISONNIERS entrés au pénitencier d'Halifax dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1880.

—	Hommes.	Femmes.	Total.
Race.			
Blancs	41	1	
De couleur	7	.....	49
Pays.			
Canada	37	1	
Angleterre	5	.....	
Irlande	1	.....	
Ecosse	2	.....	
Antilles	2	.....	
Etats-Unis	1	.....	49
Culte.			
Anglicans	12	1	
Catholiques	15	.....	
Baptistes	9	.....	
Presbytériens	9	.....	
Méthodistes	1	.....	
Luthériens	1	.....	
Adventistes	1	.....	49
Instruction.			
Sachant lire et écrire	27	1	
Ne sachant ni lire ni écrire	21	.....	49
Age.			
De 15 à 20	13	.....	
" 20 à 30	27	.....	
" 30 à 40	4	.....	
" 40 à 50	1	1	
" 50 à 60	2	.....	
" 60 à 70	1	.....	49
Etat civil.			
Non-mariés	38	.....	
Mariés	8	1	
Veufs	2	.....	49

—	Hommes.	Femmes.	Total.
Crime.			
Insubordination—militaire	3	.....	
do et larcin— do	1	.....	
Recel d'effets volés	5	.....	
Effraction et vol.	5	.....	
Entrée avec effraction	3	.....	
Larcin	2	.....	
Meurtre	1	.....	
Blessures avec intent. de tuer.	1	.....	
Vol	3	.....	
Crime d'incendie	1	.....	
Faux prétextes	1	.....	
Blessures malicieuses	1	.....	
Faux en écrit. et faux prét	1	.....	
Larcin, etc	15	1	
Coups de poignard	1	.....	
Voies de fait	1	.....	
Contrefaçon	2	.....	
Vol de moutons	1	.....	49
Peine.			
336 jours } Militaires	2	.....	
672 " } Militaires	1	.....	
730 " } Militaires	1	.....	
1 an	2	.....	
1½ an	.....	1	
1½ "	1	.....	
2 "	18	.....	
2½ "	2	.....	
3 "	10	.....	
3½ "	1	.....	
4 "	1	.....	
5 "	3	.....	
6 "	2	.....	
10 "	2	.....	
11 "	1	.....	
Perpétuité	1	.....	49

MOYENNES quotidiennes de la population du pénitencier d'Halifax, depuis le 1er janvier 1872 jusqu'au 30 juin 1880.

—	—		Simples pris. et prisonn. militaires.	Forçats.	Total.
1872.....	Moyenne quotidienne de	1872	5 7/365	31 122/365	36 129/365
1873.....	do	1873.....	5 240/365	31 124/365	38 28/365
1874.....	do	1874.....	4 142/365	33 97/365	37 156/365
1875	do	1875.....	2 293/365	41 222/365	44 122/365
1876.....	do	1876..	5 202/365	54 29/365	59 231/365
1877.....	do	1877 jusqu'au 30 juin.....	4 142/365	70 196/365	74 338/365
1877-78 .	do	1877-78.....	8 149/365	66 204/365	74 353/365
1878-79..	do	1878-79	13	69	82
1879-80..	do	1879-80.....	7	70	77

CHIFFRES des réductions de peine gagnées par les détenus du pénitencier d'Halifax libérés dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1880.

—	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Total.
Nombre de jours gagnés...	439	267	146	.....	.....	521	83	107	161	676	174	314	2,908

65—7

Mouvement de la population du

Mois.	Entrés																
	Venant																
	Des prisons communes.		Des asiles d'aliénés.		De la cour martiale.		D'autres pénitenciers.		Total.			Par expiration ou rémission de peine.		Par grâce.		En destination d'un asile d'aliénés.	
	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Hommes	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Total.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.
1879.																	
Juin	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Juillet	9	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9	.....	9	2	.....	.....	.....	.....	.....
Août	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	3	.....	.....	.....	.....	.....
Septembre	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1	.....	1	3	.....	.....	.....	.....	.....
Octobre	10	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10	1	11	3	.....	.....	.....	.....	.....
Novembre	4	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	5	.....	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Décembre	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	.....	2	.....	2	6	.....	.....	.....	.....	.....
1880.																	
Janvier	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	1	.....	1	1	.....	.....	.....	.....	.....
Février	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....
Mars	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....
Avril	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	3	6	.....	.....	.....	.....	.....
Mai	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....
Juin	16	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16	.....	16	4	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	43	1	.....	.....	4	.....	1	.....	48	1	49	34	.....	.....	.....	.....	.....

pénitencier d'Halifax—Exercice 1879-80.

Sortis													Restant à minuit le dernier jour du mois.		
Suicidés.		Décédés.		Evadés.		Par ordre de l'officier commandant.		En destination d'autres pénitenciers.		Total.					
Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Hommes.	Femmes.	Total.	Hommes.	Femmes.	Total.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13	79	92
.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	3	.....	3	97	1	98
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	3	95	1	96
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	3	93	1	94
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	3	100	2	102
.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	2	.....	2	103	2	105
.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	30	.....	38	.....	38	67	2	69
.....	.....	2	.....	.....	.....	4	.....	.....	.....	7	.....	7	61	2	63
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1	60	2	62
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	3	57	2	59
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	.....	6	54	2	56
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	2	52	2	54
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	.....	4	64	2	66
.....	.....	2	.....	.....	.....	9	.....	30	.....	75	.....	75	.....	.....	.....

LISTE des officiers du pénitencier d'Halifax, indiquant leur âge, leur rang, la date de leur nomination, etc., etc.

Nom.	Age.	Rang.	Date de la nomination.	Service sous le gouvernement provincial.		Service sous le gouvernement fédéral		Service total.		Traitement, appointements et salaires actuels.
				an	mois	an	mois	an	mois	$ cts.
John Flinn	46	Préfet	Juill. 1875	.....	.....	5	0	5	0	1,400 00
Ellen Flinn	39	Directrice	do 1875	.....	.....	5	0	5	0	250 00
Alex. Romans	...	Aumônier protestant	Août 1877	.....	.....	2	11	2	11	400 00
John Carmody	...	do catholique	Juill. 1878	.....	.....	2	0	2	0	400 00
R. S. Black	69	Chirurgien	Juin 1844	23	1	13	1	36	2	500 00
John F. Cotton	56	Comptable, commis et instituteur	Sept. 1862	4	10	13	0	17	10	800 00
Charles Ross	45	Gardien-chef, et garde-magasin	Nov. 1867	.....	.....	12	8	12	8	600 00
John Downey	41	Chef d'atelier	Mai 1868	.....	.....	12	2	12	2	500 00
Chas. Miller	32	do	Mars 1868	.....	.....	12	4	12	4	500 00
H. N. Wright	41	do	Déc., 1871	.....	.....	8	7	8	7	700 00
Wm. Fegan	46	do	Mai 1876	.....	.....	4	2	4	2	500 00
Nathan Tattrie	...	do faisant fonct. de	Sept. 1877	.....	.....	2	9	2	9	500 00
Martin Kennedy	47	Garde	Fév. 1869	.....	.....	11	5	11	5	450 00
Sam'l Corrigan	42	do	Sept. 1869	.....	.....	10	10	10	10	450 00
Richard Umlah	63	do	Mai 1872	.....	.....	7	2	7	2	450 00
Jas. McDougall	39	do	Janv. 1873	.....	.....	6	6	6	6	450 00
Hezekiah Naufft.	27	do faisant fonct. de.	Avril 1878	.....	.....	2	3	2	3	450 00
John Curley	37	Messager, etc	Mai 1871	.....	.....	9	2	9	2	450 00

VALEUR des produits agricoles consommés au pénitencier d'Halifax, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Produits.	Quantité.	Valeur	Montant.
		$ cts.	$ cts.
Pommes de terre	300 boisseaux	0 50	150 00
Betteraves	18 do ...	0 60	10 80
Carottes	8 do ...	0 45	3 60
Panais	10 do ...	0 45	4 50
Navets	70 do ...	0 30	21 00
Oignons	52 lbs	0 03	1 56
Mangel-wurzels	180 boisseaux	0 25	45 00
Choux	20 douzaines	0 60	12 00
Foin	4,500 lbs	14 00	35 00
Lard	1,460 do	0 08	116 80
Total			400 26

VALEUR du travail non rémunéré des détenus, dans les différents départements du pénitencier d'Halifax, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Département.	Journées.	Valeur.	Montant.
		cts.	$ cts.
Département de la charpenterie	150	50	75 00
do des forgerons	125	50	62 50
do des tailleurs	1,240	40	496 00
do des maçons	160	50	80 00
do des cordonniers (ouvrage pour l'établissement)	1,224	40	489 60
Ferme, étable et sciage de bois	7,850	40	3,140 00
Travaux domestiques et buanderie	2,480	40	992 00
Département de la directrice	611	25	152 75
Total			4,087 85

NOMBRE de prisonniers employés dans chaque département le 30 juin 1880 :—

Département de la fabrication des balais	12
do de la cordonnerie	7
do de la charpenterie	3
do de la forge	...
do des tailleurs	4
do maçons	...
Réfectoire, cuisine et buanderie	8
Ferme, cassage de pierre, sciage de bois, etc	25
Au cachot	5
Département de la directrice	2
Total	66

NOMBRE de journées de travail dans chaque département, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1880 :—

Département de la fabrication des balais	1,508
do de la cordonnerie	2,[illegible]62
do de la charpenterie	150
do de la forge	125
do des tailleurs	1,240
do des maçons	160
Réfectoire, cuisine, buanderie, etc	2,480
Ferme, cassage de pierre, sciage de bois, etc	7,850
Département de la directrice	601
Total	16,686

NATURE et nombre des punitions infligées dans le pénitencier d'Halifax durant l'exercice terminé le 30 juin 1880.

—	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février,	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Total.
Réprimandes	1	4	1	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8
Isolement cellulaire et perte de privilèges	5	5	6	3	5	2	3	3	.....	1	1	.....	34
Cachot, au pain et à l'eau	1	.....	.....	.....	.....	2	.....	1	.....	1	1	.....	6
Cachot, perte de privilège de reduction de peine, et chaîne	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1
													49

PÉNITENCIER D'HALIFAX, 30 juin 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport pour l'exercice qui expire le 30 juin 1880.

En général l'état sanitaire de l'établissement a été satisfaisant.

Le nombre total des ordonnances données pour les détenus a été de deux cent quarante-sept et j'ai à enregistrer deux décès, ceux de Charles Simpson, mort d'anévrisme abdominal, et de Richard Spencer, mort de la fièvre typhoïde. Un autre cas de fièvre typhoïde s'est présenté, de même qu'un cas grave de diphtérie, dont les symptômes prirent un caractère typhoïde. Les patients furent longtemps en danger, mais finirent par en recouvrer. Je crois que leur rétablissement est en grande mesure dû aux soins infatigables du gardien-chef Ross et des deux forçats Charles Spencer et George Crawford, qui s'offrirent comme garde-malade, et dont la conduite fut des plus dévouée, bien que, par moment, leurs fonctions fussent des moins agréables et loin de n'offrir aucun danger. J'ose donc espérer que vous ne considérerez pas comme incompatible avec votre devoir, de porter la chose à la connaissance du ministre de la justice, dans le but de faire remettre à ces deux forçats une partie de leur peine.

A l'époque de ces maladies, je priai le préfet de faire examiner l'égoût de la cuisine. Il se rendit promptement à ma demande, mais aucune obstruction ne fut trouvée, et je suis porté à croire que ces cas étaient sporadiques et n'étaient dus à aucun vice hygiénique de l'établissement.

Je dois remercier le préfet et les autres officiers pour leur courtoisie constante et l'aide qu'ils m'ont toujours donnée dans l'exercice de mes fonctions.

Ci-suit une liste des maladies traitées :—

Abcès	6	Eczème	6
Anémie	2	Epilepsie	1
Anévrisme	1	Extraction de dents	15
Acné	4	Fébricule	7
Adénite	4	Fièvre typhoïde	2
Bursite	2	Furoncles	6
Bronchites	11	Gastrodynie	10
Blessures	6	Gonorrhée	4
Colique	4	Hémoptysie	4
Contusion	6	Hématémésie	2
Constipation	15	Hémicranie	6
Diarrhée	16	Hématurie	2
Diphthérie	1	Hépatite	1
Dyssenterie	8	Herpès	3
Dyspepsie	15	Hydrocèle	1
Entorse	4	Insomnie	2

Leucorrhée	2	Pleurodynie	9
Maladie cardiaque	3	Rheumatisme	9
Névralgie	10	Stricture de l'urètre	1
Otorrhée	3	Syphilis	2
Ophthalmie	5	Tonsilitie	10
Ozène	2	Tumeur	1
Orchites	2	Ulcère	8
Panaris	2	Veines variqueuses	1

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

R. S. BLACK, M.D., L.C.R.C.A.,
Chirurgien, pénitencier d'Halifax.

A M. JAS. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

RAPPORT DE L'AUMONIER CATHOLIQUE.

HALIFAX, 30 juin 1880.

MONSIEUR,—Depuis la date de mon dernier rapport rien de remarquable ne s'est passé.

Le nombre des détenus catholiques est de 15—14 hommes et 1 femme. Je sui, heureux de dire qu'en général leur conduite a été bonne, et m'a donné beaucoup ds satisfaction et de consolation. Leur conduite pendant la célébration du saint sacrifice de la messe a été non-seulement édifiante, mais digne d'être imitée ailleurs. Ils ne se sont pas seulement contentés d'accepter la parole divine, mais plusieurs ont marque leur foi par des œuvres, en approchant des sacrements, ces canaux de la grâcee institués par le Seigneur pour communiquer les mérites de sa passion et de sa mort aux âmes des pêcheurs pénitents. Sans la grâce de Dieu, il est impossible d'observer la loi de Dieu.

Si j'avais à donner une opinion, je dirais que quelques-uns des détenus devraient être dans leurs foyers avec leurs parents affligés pour consoler leurs vieux jours.

C'est avec beaucoup de plaisir que je rends témoignage à la courtoisie et à la bienveillance que m'a toujours manifestées M. le préfet Flinn et ses aides vigilants et empressés. Personne ne saurait être plus zélé qu'eux et plus ardents dans leurs efforts continuels pour bien remplir leurs onéreuses fonctions. Par conséquent, personne plus qu'eux n'ont droit à la considération.

Le fidèle M. Cotton est toujours à son poste, jaloux d'améliorer la condition intellectuelle de ceux qui lui sont confiés.

JOHN CANON CARMODY, *aumônier catholique.*

A M. JAS. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

RAPPORT DE L'AUMONIER PROTESTANT.

PÉNITENCIER D'HALIFAX, 30 juin 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon troisième rapport annuel, comme aumônier protestant du pénitencier d'Halifax.

Durant l'année qui vient de finir, j'ai régulièrement rempli les devoirs de ma charge.

J'ai beaucoup de plaisir à rendre de nouveau témoignage à la bonne conduite des détenus et à l'attention qu'ils ont portée au service divin. Le chant s'est beaucoup amélioré depuis qu'ont été introduits les psaumes de David.

Le nombre de détenus protestants actuellement dans le pénitencier est de 50—dont 40 blancs et 10 noirs.

En terminant ce court rapport, je désire offrir de nouveau mes remercîments au préfet et aux officiers de la prison pour leur bienveillance. Je suis persuadé que leur vigilance et leur discipline a beaucoup fait pour assurer l'ordre dans l'établissement et la bonne conduite si remarquable des prisonniers.

Le tout respectueusement soumis par

ALEX. ROMANS, A.M., *aumônier protestant.*

A M. Jas. G. Moylan, inspecteur des pénitenciers.

Pénitencier d'Halifax, 1er juillet 1880.

Monsieur,—Je suis bien aise de vous informer que durant l'exercice qui vient de finir, mes élèves m'ont causé beaucoup de satisfaction. Ils se sont bien conduits et se sont fort appliqués; en conséquence leurs progrès ont été aussi marqués qu'on pouvait s'y attendre. Je me suis efforcé de faire mon devoir envers eux, et ils ont répondu de leur mieux à mes efforts.

Je suis chagrin d'avoir à me séparer d'eux; et ne puis qu'espérer que le changement sera à leur profit. Somme toute, mes fonctions ont été agréables et très-intéressantes. Pour être utile à des hommes comme ceux auxquels j'ai eu affaire ici, il faut une connaissance considérable du cœur humain, qui ne peut s'acquérir que par une étude patiente constamment appliquée aux circonstances qui se présentent.

Sont inscrits sur mon registre,

12	détenus,	sachant lire, écrire et calculer.
10	"	" lire et écrire un peu.
6	"	ne sachant ni lire ni écrire.
Total .. 28		

Je suis très obligé au préfet et aux aumôniers pour leur appui et leur encouragement, et je désire les en remercier.

Avec reconnaissance pour la bienveillance que vous m'avez témoignée par le passé, et des vœux sincères pour votre bonheur à l'avenir.

Je demeure, monsieur, votre obéissant serviteur,

JNO. F. COTTON, *instituteur, etc.*

A M. Jas. G. Moylan, inspecteur des pénitenciers.

Pénitencier d'Halifax, 1er juillet 1880.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous informer qu'il ne s'est rien passé d'important dans mon département cette année. Les deux femmes qui me sont confiées se sont conduites remarquablement bien, et ont été en général employées à des travaux utiles pour la prison.

Il n'y a eu ni nouvelle entrée ni sortie depuis la date de mon dernier rapport; et tout s'est passé tranquillement et d'une façon satisfaisante.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

ELLEN FLINN, *directrice.*

A M. Jas. G. Moylan, inspecteur des pénitenciers.

MONTAGNE-DE-PIERRE, 27 octobre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport pour l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Dans le cours de l'exercice le ministre m'a permis de visiter les pénitenciers de Kingston et de Saint-Viencent-de-Paul. La visite au premier m'a valu beaucoup de renseignements précieux sur le détail du fonctionnement pénitentiaire, et j'en ai profité dans l'administration de cet établissement. J'espère que la chose vous sera perceptible à votre prochaine visite.

Je désire exprimer mes remercîments à M. Creighton, le préfet du pénitencier de Kingston, et M. le sous-préfet du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, pour leurs bienveillantes attentions. Le préfet de ce dernier établissement était absent lors de ma visite.

Pendant mon absence le forçat n° 47, est parvenu à s'échapper, dans des circonstances qui vous ont été relatées alors.

Nous avons beaucoup souffert du froid au commencement de l'hiver, en raison des retards apportés par le département des travaux publics à l'installation des appareils nécessaires pour le chauffage de l'établissement. L'hiver a été exceptionnellement rigoureux.

Je joins à mon rapport les états annuels ordinaires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. L. BEDSON.

A M. JAS. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

RAPPORT DE L'AUMONIER CATHOLIQUE.

WINNIPEG, MAN., 20 oct. 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel pour le dernier exercice.

J'ai beaucoup de plaisir à pouvoir dire que la conduite générale des détenus, pendant les exercices religieux, a été satisfaisante. Je me suis rendu aussi régulièrement que possible au pénitencier un dimanche sur trois.

Je suis heureux de pouvoir vous informer que mes rapports avec le préfet et ses officiers subalternes sont des plus cordiaux.

Les détenus catholiques se sont plus d'une fois plaints de recevoir des mauvais traitements de la part d'un des officiers ; vous feriez bien de vous enquérir de la chose aussitôt que possible. Pour ma part, je mentionne seulement la plainte, sans commentaires.

La chapelle mise à ma disposition convient bien à sa destination, et est munie de tout ce qui est nécessaire pour la célébration du service divin.

La bibliothèque ne contient qu'un petit nombre de livres, qui ont été lus et relus par les prisonniers. Comme la lecture est le seul agréable passe-temps de ces malheureux, j'ai signalé récemment au préfet qu'il serait à propos d'acheter de nouveaux livres. Il a bien voulu promettre de le faire aussitôt que possible.

Je désire beaucoup que la chapelle soit munie de cantiques, de catéchismes, de livres de prières, etc., dont il y a grand besoin.

Permettez-moi, en terminant, d'exprimer ma profonde gratitude envers le préfet et madame Bedson, pour la généreuse hospitalité qu'ils m'accordent toujours ainsi qu'aux prêtres qu'il m'arrive d'envoyer comme remplaçants.

Ayant cessé d'être curé de Sainte-Marie, à Winnipeg, après avoir été chargé du soin spirituel des catholiques le long du chemin de fer du Pacifique, veuillez me permettre de vous demander d'accepter officiellement mon successeur, le révérend Père Baudin, comme aumônier catholique romain du pénitencier du Manitoba.

Je suis, monsieur, sincèrement à vous,

A. LACOMBE, O.M.I.,
Aumônier catholique.

A M. JAS. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

RAPPORT DE L'AUMONIER PROTESTANT.

COLLÈGE DE SAINT-JEAN, 22 oct. 1880.

CHER MONSIEUR,—C'est avec plaisir que je vous présente mon rapport annuel comme aumônier protestant du pénitencier du Manitoba.

Les services religieux ont été régulièrement célébrés de deux dimanches l'un. Quand le chemin de fer aura établi des communications régulières entre Winnipeg et la Montagne-de-Pierre, j'espère que je pourrai faire au pénitencier des visites hebdomadaires. A présent, le mauvais état des chemins rend souvent très-difficiles même les visites bi-hebdomadaires. Je suis heureux de dire que la conduite générale des détenus m'a causé la plus grande satisfaction. Je trouve à ma mission beaucoup d'encouragement et d'intérêt. J'ai aussi lieu de croire que dans quelques cas les fruits spirituels en seront permanents. Nous avons pu récemment faire une nouvelle addition à la bibliothèque au moyen de l'allocation que vous avez bien voulu mettre à notre disposition. Les livres sont extrêmement appréciés par les détenus. En terminant, je rendrai encore une fois témoignage à la bienveillance et à la courtoisie avec lesquelles le préfet et les autres officiers me traitent.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

SAMUEL P. MATHESON,
Aumônier protestant.

A M. JAS. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

PÉNITENCIER DU MANITOBA,
MONTAGNE-DE-PIERRE, 29 oct. 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport annuel pour l'exercice terminé le 30 juin 1880.

C'est avec beaucoup de plaisir que je puis rapporter que l'état sanitaire de l'établissement, et la santé de ses hôtes, sont très-satisfaisants.

Le chauffage du pénitencier au moyen des poëles de Kingston, l'hiver dernier, a ajouté beaucoup au bien-être des détenus.

En terminant, j'offre mes remercîments au préfet et aux officiers en général pour la bienveillante aide qu'ils me donnent dans l'exercice de mes devoirs.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

RODERICK MACDONALD, M.D.,
Chirurgien.

A M. JAS. G. MOYLAN,
Inspecteur des pénitenciers.

No 1.—Statistique criminelle du pénitencier de Manitoba, pour l'exercice terminé le 30 juin 1880.

—	Hommes.	Femmes.	Total.
Race.			
Blancs	4	.....	
Métis	2	.....	
			6
Pays.			
Angleterre	1	.....	
Canada	5	.....	
			6
Culte.			
Episcopaliens	3	.....	
Catholiques romains	3	.....	
			6
Etat civil.			
Non-mariés	4	.....	
Mariés	2	.....	
			6
Instruction.			
Sachant lire et écrire	4	.....	
Ne sachant ni lire ni écrire	2	.....	
			6

—	Hommes.	Femmes.	Total.
Emploi.			
Bouchers	1	.....	
Conducteur de locomotives	1	.....	
Journaliers	3	.....	
Faiseur de nattes	1	.....	
			6
Crimes.			
Vol avec félonie	1	.....	
Larcin	3	.....	
Larcin et vol à main armée	1	.....	
Sodomie	1	.....	
			6
Peines.			
5 ans	1	.....	
3 do	3	.....	
2 do	2	.....	

J. L. BEDSON, *gardien.*

Montagne-de-Pierre, 3 septembre 1880.

No 2.—Mouvement de la population du pénitencier du Manitoba, pour la période écoulée entre le 1er juillet 1879 et le 30 juin 1880.

—	Prisonniers.			Observations.
	Hommes	Femmes	Total.	
Restant, au 30 juin 1879	32	2	34	
Entrés durant l'exercice	13	2	15	
Total	45	4	49	
Sortis par expiration de leur peine	6	.....	6	
Evadés	1	.....	1	Aliéné.
Restant, au 30 juin 1880	38	4	42	

J. L. BEDSON, *gardien.*

Montagne-de-Pierre, 3 septembre 1880.

No 3.—DÉLITS commis par les détenus du pénitencier du Manitoba pendant la période écoulée entre le 1er juillet 1879 et le 30 juin 1880.

Mois.	Insubordination.	Conversation entre détenus.	Tentative d'évasion.	Assaut commis sur des officiers.	Manque de respect à des officiers.	Communication par signes entre détenus.	Inattention au travail.	Endommagement de la propriété.	Larcin.	Menaces à des officiers.	Assaut commis sur des détenus.	Légères contraventions.	Hésitation à obéir aux ordres.	Evasion.	Total de chaque mois.	Observations.
1879.																
Juillet	6	4	.....	.....	3	.....	.....	.....	1	.....	.....	10	1	.....	25	
Août	3	.....	.....	.....	4	.....	1	.....	.....	1	.....	6	1	.....	16	
Septembre	4	1	.....	1	1	.....	.....	3	.....	1	.....	2	.....	.....	13	
Octobre	2	4	.....	.....	3	.....	.....	1	1	.....	.....	4	1	.....	16	
Novembre	1	5	.....	.....	9	.....	.....	.....	1	1	.....	7	4	1	29	
Décembre	5	10	.....	.....	9	.....	1	1	1	.....	1	9	4	.....	41	
1880.																
Janvier	10	4	.....	.....	1	.....	2	1	.....	.....	.....	4	9	.....	31	
Février	10	4	.....	1	6	2	1	3	.....	.....	.....	15	7	.....	49	
Mars	5	2	.....	.....	1	.....	.....	1	.....	1	.....	6	7	.....	23	
Avril	6	3	.....	.....	2	.....	.....	1	.....	.....	1	4	.....	.....	17	
Mai	13	3	.....	.....	3	.....	1	1	1	.....	.....	11	.....	.....	33	
Juin	4	.....	.....	.....	2	.....	1	.....	.....	.....	.....	3	.....	.....	19	
Total	69	40	.....	2	44	2	7	12	5	4	2	81	34	1	303	

J. L. BEDSON, *gardien.*

MONTAGNE-DE-PIERRE, 23 septembre 1880.

No 4.—PUNITIONS infligées aux détenus dans le pénitencier du Manitoba pendant la période écoulée entre le 1er juillet 1879 et le 30 juin 1880.

Admonitions.	Réprimandes.	Privés de souper.	Au pain et à l'eau.	Au cachot.	Perte du privilége de réduction de peine.	Mutation de classe.	Au boulet et à la chaîne.	Privés de lit.	Fouet.		Coups sur les mains.	Observations.
									Coups décernés.	Coups infligés.		
62	3	29	18	3	19	4	4	6	137	23	52	

J. L. BEDSON, *gardien.*

MONTAGNE-DE-PIERRE, 23 septembre 1880.

No 5.—Réductions de peine gagnées par les détenus du pénitencier du Manitoba, pendant la période écoulée entre le 1er juillet 1879 et le 30 juin 1880.

Exercice.	Nombre de jours.	Nombre de jours perdus par mauvaise conduite.	Observations.
Du 1er juillet 1879 au 30 juin 1880.....	545½	97½	

J. L. BEDSON, *préfet.*

Montagne-de-Pierre, 23 septembre 1880.

No 6.—Tableau de la valeur du travail non rémunéré des détenus du pénitencier du Manitoba, pour l'exercice commencé le 1er juillet 1879 et terminé le 30 juin 1880

——	Journée.	Valeur.	Montant.	Observations.
		$ cts.	$ cts.	
Services des étables	427	0 50	213 50	
do du fourneau à chaux.	80	0 50	40 00	
do des poêles	131	0 50	65 50	
Construction de maisons...	1,367	0 75	1,025 25	
do d'une école	239	0 75	179 25	
Cuisine, boulangerie, etc	730	0 50	365 00	
Sciage du bois	282	0 50	141 00	
Nettoyage des lampes	110	0 50	55 00	
Charpenterie	80	0 75	60 00	
Faucher et ameulonner 45 tonnes de foin	.....	8 00	360 00	
Nettoyage des latrines	6	0 50	3 00	
do des terrains	34	0 50	17 00	
Travaux agricoles	117	0 50	58 50	
Jardinage	1,044	0 50	522 00	
Chevaux employés au transport du sable, de la chaux et de la pierre	80	3 00	240 00	
Confection et racommodage d'habillements...	.....	.....	115 40	Voir détail n° 14.
Transport du charbon à la cave.	10	0 50	5 00	
Bœufs empl. au transp. du sable, chaux et eau. do do de la pierre au fourneau à chaux.	153½	1 50	230 25	
Pomper l'eau	300	0 50	150 00	
Dép. des Trav. Publics, travail aux drains, etc.	81	0 50	40 50	
do plâtrage	6	0 75	4 50	
Labourage autour des meules de foin	3	3 00	9 00	Pour les garantir des feux de prairie.
Enlèvement des eaux sales, etc	190	0 50	95 00	
Confect. et raccommodage de chaussures, etc.	.....	.....	147 54	Voir détail n° 14.
Aide-économe	365	0 50	182 50	
Abattage d'animaux	30	0 50	15 00	
Garçons infirmiers	404	0 50	202 00	
Blanchissage des habillements et literie.	163	0 50	81 50	
Chevaux employés sur la ferme	53	3 00	159 00	
45 tonneaux de glace	.....	7 00	315 00	
700 boisseaux de chaux	.....	0 25	175 00	
36 lbs. de savon dur	.....	0 08	2 88	
650 lbs. de savon mou	.....	0 05	32 50	
Total	.....	.....	5,307 57	

GEO. E. ADSHEAD, *garde-magasin.*
J. L. BEDSON, *préfet.*

Montagne-de-Pierre, 23 septembre 1880.

No 7.—Répartition du temps au pénitencier du Manitoba, pour les jours de semaine pendant l'été et l'hiver de 1879-80.

	Eté.				Hiver.			
	De	A	Temps.		De	A	Temps.	
	a.m.	a.m.	h.	m.	a.m.	a.m.	h.	m.
Les prisonn. se lèvent, se lav. et s'habillent, etc.	5·50	6 00		10	6·20	6·30		10
Travail, temps de l'aller et du retour compris.	6·00	7·30	1	30	6·30	7·30	1	00
Déjeûner, et temps passé dans les cellules.....	7·30	8 30	1	00	7·30	8·30	1	00
		p.m.				p.m.		
Travail, temps de l'aller et du retour compris...	8·30	12·30	4	00	8 30	12·30	4	00
	p.m.				p.m.			
Dîner, et temps passé dans les cellules.	12·30	1·00		30	12·30	1 00		30
A l'école	1 00	1·30		30	1·00	1·30		30
Travail, temps de l'aller et du retour compris..	1·30	5·40	4	10	1·30	5·10	3	40
Souper, etc., etc	5·40	6 00		20	5·10	5·30		20
Total du temps...	.....	.....	12	10	.....	.....	11	10
Résumé.								
Heures consacrées au travail, y compris le temps de l'appel, de l'aller et du retour.....	....	.....	9	50	....	.....	8	50
Heures consacrées aux repas et dans les cellules durant le jour	.....	.....	1	30	.....	.....	1	30
Heures consacrées à l'école, etc.....	.....	.....		30	.....	.....		30
Temps du souper	.....	.....		20	.....	.....		20
Total du temps.....	.....	.....	12	10	.....	.....	11	10

S. L. BEDSON, *préfet.*

Montagne-de-Pierre, 23 septembre 1880.

No 8.—Malades qui ont été sous traitement à l'infirmerie du pénitencier du Manitoba, du 1er juillet 1879 au 30 juin 1880.

Maladies.	Sous traitement au commencement de l'année.	Entrés.	Sortis.	Evadés.	Décédés.	Restant.
Abcès	....	1	1	....	....	....
Contusion	....	3	3	....	....	....
Colique flatulente.....	....	2	2	....	....	....
Constipation.....	....	1	1	....	....	....
Engelure..	....	1	1	....	....	....
Dyssenterie...	....	1	1	....	.. ..	....
Fièvre intermittente	....	2	2	....	....	....
Gonorrhée..	....	1	1	....	....	....
Mal de tête	....	3	3	....	....	....
Rhume de cerveau.	....	3	3	....	....	....
Lumbago...	....	1	1	....	....	....
Manie	14	7	4	2	....	15
Pleurisie.....	. ...	1	1	....	....	....
Rhumatisme.	.. ..	6	6	....	....	....
Entorse.	....	1	1	....	....	....
Tonsilite	....	1	1	....	....	....
Urticaire	....	1	1	....	....	....

RODERICK MACDONALD, M.D., *chirurgien.*

Montagne-de-Pierre, 23 septembre 1880.

No 9.—BILAN du pénitencier du Manitoba, indiquant les dépenses et les produits de la ferme et du jardin, pour l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Dépenses.	Montant.	Produit.	Quantités.		Prix.	Montant.
	$ cts.				$ cts.	$ cts.
1161 journées de travail à 50c.	580 50	Asperges	44	bottes	0 10	4 40
Battage en grange	44 00	Fèves	11	pintes	0 05	0 55
Instruments aratoires	164 50	do de semence	2½	boiss.	2 00	5 00
Semences	54 26	do larges	10	pintes	0 05	0 50
		Betteraves	102	bottes	0 05	5 10
		do	4	boiss.	0 30	1 20
		Choux de Bruxelles	150	pieds	0 03	4 50
		Choux	50	do	0 03	1 50
		Choux-fleurs	12	do	0 15	1 80
		Carottes	379	bottes	0 05	18 95
		do	36	boiss.	0 40	14 40
		Céleri	70	pieds	0 05	3 50
		Citrons	4		0 05	0 20
		Maïs de table	166	épis	0 01	1 66
		Concombres	81		0 03	2 43
		Groseilles à grappe	2	pintes	0 25	0 50
		Groseilles	3	do	0 25	0 75
		Haricots	301	do	0 05	15 05
		Laitue	193	bottes	0 05	9 65
		Poireaux	12	douz.	0 05	0 60
		Melons	26	têtes	0 05	1 30
		Menthe	2	bottes	0 05	0 10
		Oignons	433	do	0 05	21 65
		Panais	127	do	0 05	6 35
		do	7	boiss.	0 40	2 80
		Pois	170	pintes	0 05	8 50
		Pommes de terre	85	boiss.	0 80	68 00
		Oignons espagnols	2	do	2 00	4 00
		Radis	235	bottes	0 05	11 75
		Raifort	16	pieds	0 01	0 16
		Raifort espagnol	11	bottes	0 05	0 55
		Rhubarbe	88	do	0 10	8 80
		Salsifis	18	do	0 05	0 90
		do	180	lbs.	0 01	1 80
		Epinards	85	bottes	0 05	4 25
		Framboises	8	pintes	0 25	2 00
		Tomates	50	douz.	0 10	5 00
		Navets	287	bottes	0 05	14 35
		do	20	boiss.	0 40	8 00
		Courges à la moëlle	11		0 03	0 33
		Bœuf	165	lbs.	0 11	18 15
		Agneau	101	do	0 14	14 14
		Mouton	337	do	0 12	40 44
		Lard	248	do	0 10	24 80
		Lait	409	galls.	0 32	130 88
		Foin	45	ton'x	8 00	360 00
		Avoine	516	boiss.	0 45	232 20
		Blé	82	do	0 80	65 60
		Colle	15	lbs.	0 10	1 50
		Huile de pied de bœuf	1	gall.	1 00	1 00
Solde, Av	340 78	Savon mou	650	lbs.	0 05	32 50
	1,184 04					1,184 04

GEO. E. ADSHEAD, *comptable.*

MONTAGNE-DE-PIERRE, 23 septembre 1880. J. L. BEDSON, *préfet.*

No 10.—La cordonnerie du pénitencier du Manitoba en compte avec le Canada, exercice commencé le 1er juillet 1879, et terminé le 30 juin 1880.

Dr.	Montant.	Av.	Montant.
	$ cts.		$ cts.
Prix des matières premières	59 12	Ouvrage pour le pénitencier	137 54
		do de commande	10 00
Solde à l'avoir	106 92	Matières prem. et outill. à l'atelier	18 50
	166 04		166 04

Chaussures dont il n'avait pas été disposé le 30 juin 1880 :—

7 paires de bottes à la Wellington	$21 00
6 do bottes d'hommes	15 00
5 do souliers d'Oxford	17 50
	$53 50

GEO. E. ADSHEAD, *comptable.*
Montagne-de-pierre, 23 septembre 1880. J. L. BEDSON, *préfet.*

No 11.—Revenu du pénitencier du Manitoba, pour l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Dr.	Montant.	Av.	Montant.
	$ cts.		$ cts.
Déposé à la banque des Marchands, à Winnipeg, au crédit de l'honorable receveur général	29 58	Chaussures, travail des détenus, etc.	29 58
Remboursé par le gouvernement provincial au trésor fédéral pour l'entretien des aliénés	1,398 78	Montant dû par les gouvernements du Manitoba, du Kéwatin et des Territoires du Nord-Ouest, pour l'entretien des aliénés	2,875 80
Balance due au pénitencier	1,482 02		
	2,905 38		2,905 38

GEO. E. ADSHEAD, *comptable.*
Montagne-de-pierre, 23 septembre 1880. J. L. BEDSON, *préfet.*

No 12.—ETAT comparatif de la dépense et du crédit affecté aux dépenses du pénitencier de la Montagne-de-Pierre, Manitoba, pour l'exercice terminé le 30 juin 1880, avec indication de l'excédant ou du déficit de chaque item du crédit.

Service.	Crédit.	Dépense.	Comparaison de la dépense avec le crédit.	
			En moins.	En plus.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Personnel—Appointements—				
1 préfet	1,400 00	1,400 00		
1 premier gardien	800 00	799 92	0 08	
2 aumôniers	400 00	399 84	0 16	
1 chirurgien	800 00	799 92	0 08	
1 comptable et garde-magasin	800 00	799 92	0 08	
5 gardes, $600 chaque	3,000 00	3,124 96	.....	124 96
1 économe	650 00	649 92	0 08	
Allocation de l'instructeur de métiers	220 00	220 00		
1 messager et garde	600 00	600 00		
1 garde surnuméraire	.....	300 00	.....	300 00
Allocation de retraite	325 00	313 08	11 92	
Uniformes	352 00	393 15	.....	41 15
Entretien	6,567 20	6,096 56	470 64	2,645 51
Dépenses d'exploitation	4,322 00	6,967 51		
Compte du capital, terrain, etc	200 00	328 51	.....	128 51
Industries	50 00	34 90	15 10	
	20,486 20	23,228 19	498 14	3,240 13
Surplus de la dépense	.....	.....	.....	2,741 99

Je certifie l'exactitude de ce compte, qui a été examiné d'après mes instructions.

J. L. McDOUGALL, *auditeur général.*

Examiné,
JOHN B. SIMPSON.

65—8

PÉNITENCIER DU MANITOBA.

No 13.—Liste des officiers et employés du pénitencier de la Montagne-de-Pierre, 30 juin 1880.

Rang.	Nom.	Age.	Lieu de naissance.		Culte.	Date de la nomination.	Traitements, appointements et salaires.
			Ville.	Pays.			
							$ cts.
Préfet	J. L. Bedson	38	Betley	Angleterre	Anglican	23 mai 1871	1,400 00
Chirurgien	Roderick Macdonald	28	Cornwall	Canada	Catholique romain	1er sept. 1877	800 00
Gardien-chef	Edward Armstrong	57	Westport	Irlande	Presbytérien	17 juillet 1877	800 00
Comptable et gardien	George Ed. Adshead	42	Macclesfield	Angleterre	Anglican	14 mai 1874	800 00
Aumônier protestant	Samuel P. Matheson	28	Rivière Rouge	Manitoba	do	30 janvier 1877	200 00
Aumônier catholique romain	Père Lacombe	52	Québec	Canada	Catholique romain	16 juin 1875	200 00
Econome	Davis Little	40	Marshfield	Angleterre	do	8 juin 1875	650 00
Instructeur de métiers et garde	Alexander Garvin	41	Wellington	Canada	Presbytérien	1er avril 1878	820 00
Garde	Æneas McDonell	33	Pointe Fortune	do	Catholique romain	21 sept. 1876	600 00
do	William Abbott	28	Montréal	do	Anglican	14 juillet 1877	600 00
do	William Mulvany	30	Dublin	Irlande	Catholique romain	2 déc. 1877	600 00
do	Arthur Mannix	37	Comté de Cork	do	Anglican	1er juin 1879	600 00
Messager et garde	Thos. Stevens	34	Slough	Angleterre	do	14 juin 1880	600 00
Garde surnuméraire	Henry Hall	45	Elm	do	do	29 juin 1880	600 00

J. L. BEDSON, *préfet.*

Montagne-de-pierre, 28 septembre 1880.

N° 14 —DÉTAIL de l'ouvrage fait dans le département de la cordonnerie et dans celui des tailleurs, au pénitencier du Manitoba, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Boutiques	——	Nombre	Valeur.	Montant.	Total.	Observations.
			$ cts.	$ cts	$ cts.	
De la cordonnerie...	Bottes, demi-semelles.....	78	0 75	58 50		
	" retalonnées	44	0 40	17 60		
	" rapiécées....	66	0 25	16 50		
	" empeignes neuves.	26	1 50	39 00		
	4 paires de pantouffles.....	4	1 00	4 00		
	Jougs	1	1 00	1 00		
	Conduit pour baril à eau.	1	1 00	1 00		
	Doigtiers.....	37	0 02	0 74		
	Mocassins raccommodés...	61	....	6 15		
	Muselières raccommodées.	1	0 50	0 50		
	Mitaines " ...	15	0 10	1 50		
	Ceinture " ...	1	0 25	0 26		
	Harnais " ...	....	.....	0 50		
	Brides " ...	....	.....	0 30		
					147 54	
Des tailleurs	Chemises d'été	27	0 15	4 05		
	Casquettes	17	0 10	1 70		
	Pantalons d'été.....	12	0 20	2 40		
	Blouses d'été	7	0 20	1 40		
	Chemises d'hiver.....	14	0 15	2 10		
	Chemises de dessous	7	0 15	1 05		
	Caleçons	42	0 20	8 40		
	Casques d'hiver.....	3	0 20	0 60		
	Blouses d'hiver.....	6	0 75	4 50		
	Pantalons d'hiver.....	13	0 50	6 50		
	Gilets	4	0 25	1 00		
	Bretelles, paires.....	25	0 10	2 50		
	Tabliers	8	0 10	0 80		
	Touailles.....	3	0 10	0 30		
	Camisoles de force.....	1	... .	1 25		
	Mitaines de drap, paires...	6	0 10	0 60		
	Blouses de pilote (drap bl)	2	1 50	3 00		
	Tenue d'officier, ...	1	.....	6 00		
	Habits de serge p'r offici.	2	1 00	2 00		
	Pantalons "	1	.....	0 75		
	Raccommod. de bas et de lingerie pour détenus....	99 jours	0 50	49 50		
	Divers.....	.....	.....	15 00		Retoucher et marquer les vêtements.
					115 40	
					262 94	

GEO. E. ADSHEAD, *garde-magasin.*
J. L. BEDSON, *préfet.*

MONTAGNE-DE-PIERRE, 23 septembre 1880.

N° 15.—CRÉANCES du pénitencier du Manitoba, le 30 juin 1880.

Débiteurs.	Somme due.
	$ cts.
Gouvernement du Manitoba.....	1,204 36
" du Kéwatin	186 66
" des territoires du Nord-Ouest	91 00
	1,482 00

GEO. E. ADSHEAD, *comptable.*
J. L. BEDSON, *préfet.*

MONTAGNE-DE-PIERRE, 23 septembre 1880.

65—8½

PENITENCIER DU MANITOBA.

N° 16.—Tableau des observations météorologiques faites pendant l'exercice de 1879-80.

Mois.	Baromètre. Moyenne des lectures.	Thermomètre. Moyenne des lectures. 7 a.m.	2 p.m.	9 p.m.	Lecture maxima.	Lecture minima.	Temps. Belles journées.	Journ. en partie humid. et brum.	Journées de pluie.	Journées de neige.	Vents. Nord.	Nord-est.	Nord-ouest.	Ouest.	Sud-ouest.	Sud.	Sud-est.	Est.	Rapidité moyenne.	Rapidité maxima.	Pluie. Quantité.	Neige. Epaisseur en pouces.	Jours où des feux de prairie ont été en vue.	Nombre de jours de chem. d'hiver. Bons.	Mauvais.	Nombre de jours de chem. d'été. Bons.	Mauvais.
1879.																											
Juillet	29·057	65	74	67	89	37	25	6	.....	.....	4	3	4	8	2	7	2	1	7	32½	4·97	.....	.....	.....	.....	Les chemins d'été continuent à Winnipeg sont très mauvais à cause des marais.	
Août	29·086	61	72	61	87	39	23	8	.....	.....	3	2	7	6	4	5	2	2	6	30	1 50	.....	.....	.....	.....		
Septembre	29·106	47	62	48	77	20	21	9	.....	.....	4	2	9	5	2	5	3	.....	9	30	·99	.....	.....	.....	.....		
Octobre	29·029	37	52	44	81	10	17	13	1	.....	6	1	5	4	5	6	2	2	10	65	1 44	.....	6	.....	.....		
Novembre	29·132	15	23	18	47	—8	16	12	.....	2	9	3	4	3	3	6	1	1	8	30	.....	2 33	3	.....	1		
Décembre	29·222	—13	—6	—5	25	—52	16	8	.....	7	9	2	8	3	2	5	1	1	6	22½	.....	10·98	.....	12	19		
1880.																											
Janvier	29·006	—1	5	0	36	—31	17	9	.....	5	4	.....	8	5	2	6	6	.....	8	29	.....	2·06	.....	31	.....		
Février	29·085	—6	4	—4	30	—40	17	7	.....	5	8	1	7	3	.....	6	3	1	9	25	.....	8·50	.....	29	.....		
Mars	29·142	0	13	5	38	—40	23	6	2	.....	2	.....	7	4	1	12	4	.....	8	30	.....	·07	1	17	14		
Avril	29 051	24	37	30	60	—2	20	8	.....	2	12	3	2	5	2	3	1	2	9	35	.....	11·00	3	1	11		
Mai	28·969	52	60	53	80	22	18	9	4	.....	6	1	3	4	3	6	4	4	10	25	4·76	.....	3	.....	.....		
Juin	29 090	60	69	60	85	38	25	5	.....	.....	5	3	4	4	1	5	6	2	6	27½	1 89	.....	.....	.....	.....		
	29·081	29	39	31	61	0	238	100	7	21	72	21	68	54	28	72	35	16	8	31⅔	15·55	34·99	16	90	45		

J. L. BEDSON, *préfet*.

MONTAGNE-DE-PIERRE, 23 sept. 1880.

PENITENCIER DU MANITOBA.

No 17 —Liste des officiers et employés du pénitencier de la Montagne-de-Pierre, 30 juin 1879.

Rang.	Nom.	Age.	Lieu de naissance.		Culte.	Date de la nomination.	Traitements, appointements et salaires.
			Ville.	Pays.			
							$ cts.
Préfet	J. L. Bedson	37	Betley	Angleterre	Anglican	23 mai 1871	1,400 00
Chirurgien	Roderick Macdonald	27	Cornwall	Canada	Catholique romain	1er sept. 1877	800 00
Gardien-chef	Edward Armstrong	56	Westport	Irlande	Presbytérien	17 juillet 1877	600 00
Comptable et gardien	George Ed. Adshead	41	Macclesfield	Angleterre	Anglican	14 mai 1874	600 00
Aumônier pretestant	Rev. Samuel P. Matheson	27	Rivière Rouge	Manitoba	do	30 janvier 1877	200 00
do catholique romain	Rev. J. B. Baudin, O.M.I	.....	Québec	Canada	Catholique romain	.....	200 00
Econome	Davis Little	39	Marshfield	Angleterre	do	8 juin 1875	540 00
Instructeur de métiers et garde	Alexander Garvin	40	Wellington	Canada	Presbytérien	1er avril 1878	700 00
Garde	Æneas D. McDonell	32	Point. Fortune	do	Catholique romain	21 sept. 1876	480 00
do	William Abbott	27	Montréal	do	Anglican	14 juillet 1877	480 00
do	William Mulvaney	29	Dublin	Irlande	Catholique romain	2 déc. 1877	480 00
do	Arthur Mannix	36	Comté de Cork	do	Anglican	1er juin 1879	480 00
Messager	Samuel McCormick	26	London	Canada	Wesléyen	26 sept. 1876	240 00

J. L. BEDSON, *préfet.*

Montagne-de-Pierre, 9 septembre 1879.

DÉPARTEMENT DE LA JUSTICE, DIVISION DES PÉNITENCIERS,

BUREAU DE L'AIDE-INSPECTEUR, BURRARD INLET, B.-C., 20 sept. 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon second rapport annuel sur l'état du pénitencier de la Colombie-Britannique, et d'y joindre les rapports que m'ont faits le préfet, le chirurgien, les aumôniers et l'instituteur, ainsi que les rapports statistiques ordinaires préparés par le comptable.

Les visites périodiques qu'il a été de mon devoir de faire dans le cours de l'année, m'ont convaincu que le pénitencier a été tenu dans un état de propreté parfaite et que l'argent public y a été employé avec économie. Cette année, les détenus ont été employés aux travaux d'amendement que nécessite l'état inculte de la terre, au lieu de l'être à la fabrication d'articles dont le produit aurait pu amoindrir les frais d'entretien. Ces travaux du dehors ne peuvent se faire que pendant l'été. Durant les mauvais temps de l'hiver, à défaut de bâtiments où ils auraient pu être employés à casser de la pierre ou à d'autres travaux de cette nature, ils ont dû être enfermés dans le bâtiment principal en oisiveté complète. Un abri quelconque suffirait, et il faut espérer que l'hiver prochain l'établissement en aura un.

L'édifice principal est maintenant beaucoup moins humide que l'année dernière. Cela est dû aux excellents conduits que le sous-préfet Fitzsimmons, avec le consentement du préfet, a fait construire autour de l'édifice. Il s'est produit un certain tassement dont ont souffert les murs, surtout ceux de la rangée supérieure des cellules, et la voûte en brique du département des femmes, lequel, je suis heureux de le dire, n'est pas encore occupé.

Vous remarquerez dans le rapport du chirurgien, que cet officier se plaint de l'absence d'une infirmerie. Bien que simplement mentionné en passant par le médecin, ce besoin s'impose sérieusement à l'attention. Le système actuel de traiter les patients dans leurs cellules ordinaires est des plus pernicieux. Non seulement il est préjudiciable aux malades, mais il l'est encore à ceux qui sont en santé. Dans les cas de scrofule chez les Sauvages, accompagnée d'ulcères infectes, l'atmosphère est rendue intolérable, et il devrait y avoir une infirmerie pour cette classe de patients. La pureté de l'air est aussi indispensable aux cellules de ceux sur lesquels s'est appesantie la main de la loi, qu'elle l'est aux salles où souffrent les patients d'un hôpital. Le bruit et le mouvement de l'heure des repas, et les pas des détenus se rendant à leur travail ou en revenant, sont nécessairement préjudiciables aux patients et, dans certains cas critiques, très dangereux pour la vie du malade. Dans tous les cas, le bruit incommode et irrite ceux dont le système nerveux et la placidité ordinaire ont été dérangés par les souffrances ou les autres effets de la maladie. Ce que je viens de dire empiète peut-être sur le domaine officiel du chirurgien de l'établissement, mais, l'importance du sujet et mon ardent désir de voir s'améliorer les choses, m'excuseront de cette indiscrétion professionnelle. Je sais que je n'ai qu'à vous signaler ce besoin pour gagner votre sympathie et votre concours officiel pour y remédier. Les malades devraient tous être isolés, ne serait-ce que comme simple mesure de discipline. L'apparition de quelque maladie contagieuse serait suivie de résultats déplorables, et l'on aurait alors ample occasion de méditer sur la sagesse du proverbe: *Have not thy coat to mend when it begins to rain.*

Les changements demandés par l'aumônier catholique ont été faits à sa chapelle, et je crois qu'il est maintenant satisfait. Le gouvernement devrait à présent s'occuper de la chapelle protestante, pour laquelle il n'a encore presque rien dépensé. L'aumônier m'a exprimé le désir d'avoir un petit orgue pour les besoins du culte, et je recommande fortement et respectueusement que ce désir soit exaucé.

L'école, à laquelle il n'avait été porté qu'une médiocre attention la première année, est maintenant sur un meilleur pied, sous la conduite du comptable, et dirigée de temps à autre par l'aumônier protestant, qui est un ami zélé de l'éducation.

La bibliothèque a besoin que l'on fasse quelque chose pour elle, le nombre des volumes étant si petit qu'ils ont tous été lus.

Le terrain de la réserve a été essarté, les broussailles, les fougères et les souches, arrachés et brûlés. La plus grande partie du terrain a été traversée de canaux de

dessèchement nombreux et très-efficaces. Ces améliorations représentent une somme de travail considérable, et font honneur au sous-préfet qui les a projetés et les a fait exécuter sous sa surveillance immédiate.

Je regrette d'avoir à dire que la conduite des détenus n'a pas été aussi bonne cette année que par le passé. Quelques-uns ont manifesté un esprit rebelle et une inclination à résister à l'autorité et à la discipline, critiquant à la moindre occasion et se plaignant des choses les plus insignifiantes.

Il y a eu cinq tentatives d'évasion dans le cours de l'exercice. Les investigations que j'ai faites m'ont dans les trois cas convaincu qu'il y avait eu relâchement de vigilance de la part des gardes.

On admettra que l'incurie et la négligence ne sont pas des arguments en faveur de l'érection de murailles de pierre pour relever les officiers de la responsabilité de leurs charges. Quelques-uns peuvent prétendre que la destitution immédiate devrait être la peine de tout relâchement de vigilance; mais d'un autre côté il a été affirmé, non sans beaucoup de raison, que l'expérience est une leçon, et qu'accompagné d'une réprimande convenable, elle fera de celui qui se sera oublié une fois un officier plus sûr à l'avenir. Le fait est qu'il en a été ainsi dans cet établissement.

Il va falloir que le gouvernement s'occupe bientôt d'agrandir le pénitencier. Les flots d'étrangers que nous apporte la construction du chemin de fer du Pacifique, parmi lesquels sont bon nombre de gens du niveau moral de la classe du Sand-Lot à San-Francisco, vont faire augmenter le nombre des crimes. Et puis à ces étrangers il faut ajouter une forte population indigène de métis illégitimes qui auront bientôt atteint l'âge d'hommes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

W. WYMOND WALKEN,
Aide-inspecteur.

A M. Jas. G. Moylan, inspecteur des pénitenciers.

PÉNITENCIER DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Rapports annuels et états de situation.

Pénitencier de la Colombie-Britannique, 1er juillet 1880.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon second rapport sur l'administration du pénitencier de la Colombie-Britannique, pour l'exercice 1879-80.

Il restait dans le pénitencier à la date du 30 juin 1879, 30 forçats; depuis il en a été reçu 10 des prisons communes. Total, 40.

Sortis dans le cours de l'exercice par l'expiration de leur peine, 3; évadés, 2; décédés, 2. Il restait donc 33 forçats dans le pénitencier à minuit le 30 juin 1880.

Comme l'année dernière, les détenus ont été employés à essarter la terre, à arracher les souches, à miner le roc et faire en général la première façon de la ferme.

La récolte de légumes de l'année dernière a suffi aux besoins du pénitencier pour toute l'année, une petite quantité a même pu être vendue.

Les charpentiers ont été employés à faire de la clôture, et des réparations dans l'intérieur. Plusieurs vieux bâtiments construits par les ingénieurs ont été rassemblés et réparés, et forment à présent une étable et une grange excellentes. Il y a encore beaucoup besoin d'un grand atelier où les détenus pourront être employés dans les mauvais temps, vu que pendant trois mois de l'année les pluies empêchent de travailler en plein air, et beaucoup de temps se trouve ainsi perdu.

Il y a eu cette année cinq tentatives d'évasion dont deux ont réussi; les trois autres évadés ont été repris et réintégrés.

Les pompes Babcock envoyés par le département des travaux publics ont répondu à un besoin qui se faisait grandement sentir. J'ai aussi reçu du même département 600 pieds de boyaux pour l'usage du pénitencier.

Il serait très-avantageux d'avoir dans le voisinage de l'édifice, des habitations convenables pour les officiers mariés. L'économe demeure en ville à environ un mille et demi du pénitencier, et les maisons occupées par les deux gardes mariés sont dans un état affreux. L'une est un petit bâtiment isolé appartenant à l'ancien hôtel du gouvernement. Elle a été froide et incommode l'hiver dernier, et elle ne vaut pas la peine d'être réparée. Non loin du pénitencier, il y a un terrain parfaitement convenable où l'on pourrait construire les maisons nécessaires, et l'ouvrage pourrait être fait entièrement par les détenus.

Le 29 avril dernier, j'ai reçu de M. l'ingénieur résident Pearse, un télégramme demandant par qui était occupé l'ancien hôtel du gouvernement, et si j'en recevais un loyer au profit du pénitencier. L'hôtel était alors et est encore inoccupé. Les dépendances étaient ouvertes au public, et en conséquence les choses se détruisaient. C'est pourquoi j'ai pris sur moi de faire fermer l'entrée qui donne sur le chemin public. Quoiqu'il en soit, depuis ma réponse au télégramme de M. Pearse, je n'ai pas entendu parler de la chose. L'entrée de derrière donne sur le terrain du pénitencier qui cette année est ensemencé, et si cette barrière est laissée ouverte, toute notre récolte sera en grand danger d'être détruite par les animaux, attendu que les clôtures qui entourent le terrain de l'ancien hôtel sont très vieilles et loin d'être sûres.

En général la conduite des détenus n'a pas été aussi bonne que je l'aurais désiré, les sujets entrés cette année ayant été particulièrement mauvais. Cependant la discipline a été maintenue, et je dois, dans une grande mesure, en remercier M. James Fitzsimmons, ci-devant gardien-chef et maintenant sous-préfet. C'est un homme essentiellement pratique et au fait de tous les devoirs qui se rattachent au département qui lui a été confié.

Je désire mentionner qu'en juillet dernier j'ai reçu une visite de M. l'arbitre officiel Compton. J'en ai reçu une seconde en septembre. Dans les deux occasions j'ai reçu de lui beaucoup de bienveillants et précieux conseils.

Je joins à ce rapport ceux du chirurgien, des aumôniers et de l'instituteur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ARTHUR H. McBRIDE,
Préfet.

A Mr J. G. Moylan,
Inspecteur des pénitenciers.

RAPPORT DE L'AUMONIER PROTESTANT.

Pénitencier de New-Westminster, 1er juillet 1880.

Monsieur,—J'ai l'honneur de rapporter que j'ai régulièrement rempli mes devoirs d'aumônier protestant durant l'exercice, et j'espère que ce n'a pas été sans quelqu'heureux résultats. Les détenus ont observé autant d'ordre et montré autant d'attention qu'on en pouvait attendre. Il ne s'est rien passé de remarquable se rattachant à mes fonctions, et je n'ai pas besoin d'allonger ce rapport en mentionnant des choses qui se trouveront dans les rapports d'autres officiers.

J'ai beaucoup de plaisir à reconnaître la courtoisie dont j'ai été l'objet de la part du préfet et des officiers dans le cours de l'exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur.

A Mr J. G. Moylan,
Inspecteur des pénitenciers.

ROBERT JAMIESON.

RAPPORT DE L'AUMONIER CATHOLIQUE.

PÉNITENCIER DE NEW-WESTMINSTER, 29 juillet 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel. Rien de bien remarquable ne s'est passé durant l'exercice. Vous verrez par l'état suivant qu'il y a eu une légère augmentation de la population catholique au pénitencier. L'état sanitaire a été bon cette année comme ci-devant, et nous avons à remercier le Tout-Puissant d'avoir été exempts de maladies très sérieuses. Les forçats se sont montrés disposés à écouter la parole de Dieu, et attentifs aux instructions qui leur ont été données. La propreté de l'établissement qui est un préservatif très important contre la maladie, a reçu toute l'attention; les cellules des forçats surtout ont été tenues remarquablement propres et en bon état.

Avant de terminer ce rapport, je crois qu'il est de mon devoir d'attirer particulièrement l'attention du gouvernement sur le fait qu'il n'y a pas encore de clôture convenable autour du terrain du pénitencier, bien que celui-ci soit ouvert depuis déjà près de deux ans. Il en est naturellement résulté plusieurs tentatives d'évasion dont quelques-unes ont réussi, beaucoup de mal et de fatigue pour capturer les déserteurs, des châtiments infligés à ceux-ci une fois repris, et du blâme, des malentendus et de la confusion parmi les officiers. Pour ma part, je ne vois pas comment on pourrait avec justice reprocher à un officier l'évasion d'un forçat tant que le pénitencier ne sera pas entouré d'un mur convenable en briques ou en pierre.

Catholiques détenus au pénitencier au 30 juin 1879		15
Entrés dans le cours de l'exercice		8
		23
Décédés	2	
Evadés	1	
		3
Restant au 30 juin 1880		20
Nombre de blancs		8
" " Chinois		8
" " Sauvages		5
" " Métis		2
		23

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

EDWARD M. I. HORRIS, *chapelain catholique.*

A Mr JAS. G. MOYLAN, inspecteur des pénitenciers.

PÉNITENCIER DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE, 1er juillet 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de rapporter que l'état sanitaire des détenus a été meilleur durant l'exercice qui vient de finir.

Les soins et la vigilance du préfet et de ses officiers ont entretenu l'établissement dans un état de salubrité aussi parfait que possible.

Je regrette de dire qu'il n'a pas encore été établi de cabinet de chirurgie convenable et muni des médicaments et des instruments nécessaires; et je dois ajouter que le besoin d'une infirmerie s'est fait grandement sentir, les malades étant nécessairement enfermés dans leurs cellules ordinaires pendant qu'ils sont sous traitement. Il est à espérer qu'il sera bientôt pris des mesures pour remédier à cet état de choses.

Je joins à mon rapport les états de situation de l'exercice, et j'offre aux officiers de l'établissement mes remercîments pour la bienveillante aide qu'ils m'ont donnée.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. NEWLAND TREW, M.D., *chirurgien.*

A Mr Jas. G. Moylan, inspecteur des pénitenciers.

Rapport des malades qui ont été sous traitement à l'infirmerie du pénitencier de la Colombie-Britannique, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Maladies.	Restant.	Admis.	Décédés.	Sortis.	Restant.	Observations.
Accidents—						
Pouce écrasé		1		1		
Poignet ébouillanté		1		1		
Castration (pratiqué sur soi-même)		1	1			Pendant un accès de démence.
Dyspepsie		1		1		
Furoncles	1	1		2		
Dilatation du cœur		1		1		
Palpitation du cœur		1		1		
Hémorrhoïdes		2		2		
Hernie		1		1		
Influenza		7		7		
Débilité mentale		3		3		Même patient.
Névralgie		1		1		
Phthisie	1	1	1	1		
Esquinancie		2		2		
Sarcocèle		1		1		
Stricture		1		1		
Scrofule		1			1	
Vertige		1			1	
Total	2	28	2	26	2	

C. NEWLAND TREW, M.D., *chirurgien.*

Pénitencier de la Colombie-Britannique, 1er juillet 1880.

Statistiques médicales pour l'exercice expiré le 30 juin 1880.

1. Proportion de ceux qui sont entrés en bonne santé, ·60.
2. " " " santé moyenne, ·30.
3. " " " mauvaise santé, ·10.
4. " " " état d'aliénation mentale—Aucun.

" " sont sortis en bonne santé, ·80.
" " " en santé moyenne, ·20.
" " " en mauvaise santé—Aucun.
" " devenus aliénés pendant le temps de leur peine, ·05.
" " morts, ·05.

Moyenne quotidienne des malades, 2.
Proportion " ·05.
" des accidents, ·05.
Service des médecins, moyenne par tête, $12.50.
Service de l'infirmerie et médicaments, 1.60.

Proportion des infirmes, des aveugles, etc.—Aucun.
Proportion approximantive des détenus faibles d'esprit sans être absolument privés de raison, ·025.
Proportion des épileptiques.—Aucun.
" des scrofuleux, ·025.
" des consomptifs, .05.
Etat des conduits et système du drainage,—bon
Ventilation,—assez bonne.
Etat de l'eau et système d'approvisionnement,—bon.

PÉNITENCIER DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE, 1er juillet 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport relatif à l'école.

L'assistance moyenne quotidienne a été de 16.

Les matières enseignées ont été la lecture, l'épellation, l'écriture, l'arithmétique et la géographie.

Les détenus qui fréquentent l'école se sont bien conduits et ont pris beaucoup d'intérêt à leur travail; ce qui fait que leurs progrès ont été très satisfaisants.

J'ai reçu l'aide du révérend M. Jamieson, qui s'intéresse à l'éducation et m'a aidé de ses conseils.

Le service de la bibliothèque s'est fait régulièrement durant l'exercice. La circulation des livres a été active.

Il y a grand besoin de nouveaux livres. Le nombre des volumes est si petit (113) que plusieurs des détenus les ont déjà tous lus.

Les livres sont en bon état.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

W. HENRY FALDING, *instituteur.*

A Mr J. G. MOYLAN, inspecteur des pénitenciers.

Double pour le département.

N° 5628—$50.50.

BANQUE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE,
NEW-WESTMINSTER, 21 juillet 1880.

Reçu de W. H. Falding, comptable du pénitencier de la Colombie-Britannique, à New-Westminster, la somme de cinquante dollars et cinquante cents, pour être portée au crédit du receveur-général du Canada, à Victoria, au compte du rendement de la ferme.

Signé en triplicata,

J. B. FISHER, *agent.*

Porté à l'entrée
J. B. F., *comptable*

---

* Grandement amélioré dans le cours de l'année par le travail des détenus. Encore défectueux dans l'édificeprincipal.

REVENU.

LE CANADA en compte avec le pénitencier de la Colombie-Britannique.

1880.	Dr.	Montant.	1880.	Av.	Montant.
		$ cts.			$ cts.
30 juin ..	Déposé au crédit du receveur général à la banque de la Colombie-Britannique.....	50 50	30 juin.	Ferme	50 50
		50 50			50 50

W. HENRY FALDING, *comptable.*

Créances du pénitencier au 30 juin 1880:

Bonne créance..... $4 50

PÉNITENCIER DE LA C.-B., juillet, 1880.

LISTE des officiers et employés du pénitencier de la Colombie-Britannique, le 30 juin 1880, avec indication du rang, du chiffre des appointements, de l'âge et de la date de la nomination de chacun d'eux.

Nom.	Rang.	Traitements, app. et salaires.	Age.	Date de la nomination.
		$ cts.		
Arthur H. McBride.....	Préfet.....	1,200 00	45	16 mai 1878.
James Fitzsimmons	Gardien-chef.....	800 00	40	12 août 1878.
Chas. N Trew.....	Chirurgien	500 00	41	9 do 1878
W. H. Falding	Comptable et garde-magasin...	800 00	22	9 do 1878.
Rév. R. Jamieson	Aumônier protestant.....	200 00	49	4 janvier 1879.
Rév. E M. I. Herris	do catholique romain....	200 00	49	27 sept. 1878.
Wm. Howay	Econome.....	650 00	41	19 mai 1880.
John Wiggins.....	Garde.....	600 00	40	25 sept. 1878.
John Devoy	do	600 00	44	27 do 1878.
James Fitzgerald	do	600 00	39	15 avril 1879.
Henry Kehoe	do	600 00	39	27 sept. 1878.
Patrick Smyth.....	do et conducteur-d'attelage.	600 00	37	21 février 1879.
Jonathan Morey	Messager	600 00	56	3 sept. 1878.

La ferme en compte avec le pénitencier de la Colombie-Britannique, pour l'année expirée le 34 juin 1880.

Dr. Av.

Description.	$ cts.	$ cts.	Description.	Quantités.	$ cts.	$ cts.
495 journées de travail, 50 cts	247 50		Pommes de terre	20,500 lbs	410 00	
73 journées de travail d'un cheval, à $1.50.	109 50		Navets	14,040 do	280 00	
Graines	31 40		Carottes	7,300 do	146 00	
Instruments aratoires	38 2		Betteraves	2,550 do	51 00	
Achat de cochons	4 00		Panais	450 do	9 00	
Cochons engraissés des déchets de la cuisine	8 60		Oignons	1,100 do	33 00	
Salaire du gardien pour 6 mois	300 00		Pois	1,300 do	32 50	
		739 25	Fèves	165 do	4 12	
			Avoine	10,000 do	125 00	
			Mangel-wurtzel	1,660 do	33 20	
			Choux	630 têtes	63 00	
			Choux-fleurs	32 do	3 20	
			Curly Kail	310 do	9 30	
			Blé-d'inde	50 douz	7 50	
			Radis	200 bottes	10 00	
			Laitue	300 do	15 00	
			Epinards	75 do	3 75	
			Persil	150 do	7 50	
			Paille d'avoine	6½ ton'x	65 00	
			Paille de pois	1 7/16 do	17 00	
			Engrais	200 voyages	60 00	
Solde		704 82	Lard	392 lbs	49 00	
		1,434 07				1,434 07

Mouvement de la population du pénitencier de la Colombie-Britannique, pour la période écoulée entre le 1er juillet 1879 et le 30 juin 1880.

Distribution.	Prisonniers.			Observations.
	Hommes.	Femmes.	Total.	
Restant à minuit le 30 juin 1880	30		30	
Admis durant l'année	10		10	
Total	40		40	
Libérés par l'expiration de leur peine	3		3	
Evadés	2		2	
Morts	2		2	
Total	7		7	
Restant, 30 juin 1880	33		33	

RÉDUCTIONS de peine gagnées par les détenus du pénitencier de la Columbie-Britannique, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

No.	——	Nombre de journées.	Observations.
13	Détenus ont gagné	60	
2	do	59	
1	do	56	
2	do	58	
2	do	52	
1	do	51	
1	do	50	
1	do	48	Libéré.
1	do	44	
1	do	45½	
1	do	42	Evadé.
1	do	35	Libéré.
1	do	27	
1	do	22	
2	do	17½	
1	do	10	Libéré.
1	do	7	Décédé.
1	do	2	
1	do	.....	Evadé.
1	do	.....	Décédé.
4	do	.....	

TABLEAU de la valeur du travail non rémunéré des détenus du pénitencier de la Colombie-Britannique, depuis le 1er juillet 1879, au 30 juin 1880.

Description du travail.	Nombre de journées.	Valeur de la journée.	Montant total.	Observations.
		$ cts.	$ cts.	
Travaux agricoles	2,066	0 50	1,033 00	
Charpenterie	401	0 50	200 00	
Forgeronnerie	137	0 50	68 50	
Travaux domestiques	1,648	0 50	824 00	
Confections	20	0 50	10 00	
Blanchissage à la chaux	217	0 50	108 00	
Lessive	315	0 50	157 00	
Raccommodage de vêtements	145	0 50	72 50	
Drains	489	0 50	244 50	
Terrassement	699	0 50	349 50	
Chemins	138	0 50	69 00	
Service des attelages	44	0 50	22 00	
Cuisine	606	0 50	303 00	
Plâtrage	13	0 50	6 50	
Service domestique	283	0 50	141 50	
Réparations des vieux bâtiments	202	0 50	101 00	
Fond. en sous-œuvre des vieux bâtim.	116	0 50	58 00	
Déplacement de vieux bâtiments	96	0 50	48 00	
Choucroute	6	0 50	3 00	
Nettoyage de la cour à la houille	15	0 50	7 50	
Minage	1	0 50	0 50	
Distribution des récoltes	44	0 50	22 00	
Peinturage	10	0 50	5 00	
Ferblanterie, etc	24	0 50	12 00	
Enlèvement de la neige	13	0 50	6 50	
Construct. d'une cheminée à la forge.	10	0 50	5 00	
Pavé de la porcherie	10	0 50	5 00	Valeur totale du travail des détenus $3,884.00.
Chevaux employés sur la ferme	264	1 50	396 00	
do à char. du bois de serv.	6	1 50	9 00	
do do de la houille.	24	1 50	36 00	
do à des courses à la ville	10	1 50	15 00	Valeur totale du travail des chevaux $456.00.

LISTE des détenus décédés au pénitencier de la Colombie-Britannique dans le cours de l'exercice expiré le 30 juin 1880, avec indication de leur crime et du lieu de leur condamnation.

No.	Nom.	Crime.	Place.
1	Leo (Sauvage)	Meurtre	Nanaïmo, I.V.
2	Ah Woon (Chinois)	Voies de fait avec intention d'infliger des blessures graves	do

ETAT des évasions et des réintégrations, pour l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Date.	Evadés.	Réintégrés.	Nom.	Crime.	Place.	Observations.
9 juil.	1	.....	James Good	Assaut	New Westminster	
13 mars	1	1	John Steele	Viol	Victoria	
10 avril	1	.....	Store Jim	Assaut	New Westminster	Sauvage.
9 juin	1	1	Geo. Alep	Larcin	Victoria	
9 do	1	1	Isaac Verlin	Décharge d'arme à feu	do	Mulâtre.

PUNITIONS infligées aux détenus dans le pénitencier de la Colombie-Britannique pendant la période écoulée entre le 1er juillet 1879 et le 30 juin 1880.

Réprimandés.	Privés de lit.	Au cachot.	Au pain et à l'eau.	Perte du privilège de réduction de peine.	Privés de lumière.	A la chaîne.	Fouet.	
							Coups décernés.	Coups infligés.
10	1	7	12	7	11	7	6	.....

STATISTIQUE CRIMINELLE du pénitencier de la Colombie-Britannique, pour l'année expirée le 30 juin 1880.

Description.	Nombre.	Total.
Race.		
Blancs	4	
Nègre	1	
Chinois	5	
		10
Etat civil		
Non-mariés	5	
Mariés	5	
		10
Age.		
Au-dessous de 20 ans	1	
De 20 à 30	2	
De 30 à 40	7	
		10
Caractères.		
Tempérants	.....	10
Pays.		
Angleterre	1	
Etats-Unis	1	
Antilles anglaises	1	
Grèce	1	
Ile Vancouver	1	
Chine	5	
		10

Description.	Nombre.	Total.
Religion.		
Catholique	2	
Protestant	3	
Sans culte	5	
		10
Occupations.		
Journaliers	6	
Cuisinier	1	
Pêcheur	1	
Briquetier	1	
Fabricant de valises	1	
		10
Crime.		
Voies de fait avec inten. d'in. des bles. graves	4	
Décharge d'armes à feu avec intent. de tuer	1	
Blessures	1	
Larcin	3	
Recel d'objets volés	1	
		10
Peine.		
2 ans	1	
3 do	8	
7 do	1	
		10
Cour où les prisonniers ont subi leurs procès.		
Assises	.....	10

MESSAGE

(66)

LORNE.

Le gouverneur général transmet à la Chambre des communes copie de la correspondance échangée au sujet du transfert gratuit, du gouvernement impérial au gouvernement canadien, de la corvette à vapeur de Sa Majesté *Charybdis*, devant servir de vaisseau-école.

Hotel du Gouvernement, Ottawa, 3 février 1881.

Copie de la correspondance, etc., au sujet du transfert, du gouvernement impérial au gouvernement canadien, de la corvette de Sa Majesté *Charybdis*, devant servir de vaisseau-école.

MINISTÈRE DE LA MARINE ET DES PÊCHERIES, 18 janvier 1881.

CONTENU.

1. Copie d'une dépêche datée le 8 octobre 1880.—Le gouverneur général au ministre des colonies.

2. Copie d'une dépêche datée le 26 octobre 1880.—Le sous-secrétaire d'Etat au ministre de la milice, transmettant copie d'un câblegramme reçu du haut commissaire du Canada à Londres, et copie de la réponse du ministre.

3. Copie d'un télégramme daté le 28 octobre 1880.—Le ministre des colonies au gouverneur général.

4. Copie d'un téiégramme daté le 28 octobre 1880.—Le gouverneur général au ministre des colonies.

5. Copie de câblegrammes datés le 28 octobre.—Du haut commissaire du Canada; aussi copie d'un télégramme daté le 4 novembre 1880.—Le ministre de la marine au capitaine Scott.

6. Copie d'une dépêche datée le 28 octobre 1880.—Le ministre des colonies au gouverneur général transmettant copie de la correspondance échangée avec les lords commissaires de l'amirauté.

7. Copie d'une lettre datée le 2 novembre 1880.—Le ministre de la marine au capitaine Scott.

8. Copie d'une lettre datée le 5 novembre 1880.—Le capitaine Scott au ministre de la marine.

9. Copie d'un arrêté du conseil daté le 5 novembre 1880, autorisant l'émission d'un mandat de $5,000 pour faire face aux dépenses nécessaires pour amener la *Charybdis*.

10. Copie d'une dépêche datée le 8 novembre 1880.—Le gouverneur général au ministre des colonies.

11. Copie d'une dépêche datée le 5 novembre 1880.—Le ministre des colonies au gouverneur général transmettant une autre correspondance échangée avec l'amirauté.

12. Copie paraphrasée d'un câblegramme daté le 16 novembre 1880—Le ministre des colonies au gouverneur général.

13. Copie d'une lettre datée le 16 novembre 1880—Le sous-secrétaire d'Etat au ministre de la marine, transmettant copie de dépêches reçues du haut commissaire du Canada, ainsi que copie d'une lettre de ce dernier au secrétaire de l'amirauté.

14. Copie d'une lettre datée le 22 novembre 1880—Le sous-secrétaire d'Etat au ministre de la marine, transmettant copie d'une dépêche reçue du haut commissaire du Canada.

15. Copie d'une dépêche datée le 23 novembre 1880.—Le gouverneur général au ministre des colonies.

16. Copie d'un arrêté du conseil daté le 22 novembre 1880, recommandant que les remercîments du gouvernement canadien soient transmis au gouvernement de Sa Majesté pour le don de la *Charybdis*.

17. Copie d'une lettre datée le 24 novembre 1880.—Le capitaine Scott, Devonport, au ministre de la marine.

18. Copie d'un arrêté du conseil daté le 30 novembre 1880, autorisant l'émission d'un mandat pour une autre somme de $5,000.

19. Copie d'une lettre datée le 2 décembre 1880.—Le haut commissaire du Canada au ministre de la marine.

20. Copie d'une lettre datée le 5 décembre 1880.—Le capitaine Scott au ministre de la marine.

21. Copie d'une lettre datée le 8 décembre 1880.—Le capitaine Scott au ministre de la marine.

22. Copie d'une lettre datée le 11 décembre 1880.—Le sous-ministre intérimaire du ministère de la milice au sous-ministre de la marine, transmettant copie d'une lettre reçue du haut commissaire du Canada.

23. Copie d'une lettre datée le 11 décembre 1880.—Le sous-secrétaire d'Etat au ministre de la marine, transmettant copie d'une dépêche reçue du haut commissaire du Canada.

24. Copie d'une lettre datée le 16 décembre 1880.—Le sous-secrétaire d'Etat au ministre de la marine, transmettant copie de dépêches relatives à l'armement et au matériel de guerre de la *Charybdis*.

25. Copie d'une lettre datée le 22 décembre 1880.—Le capitaine Scott au sous-ministre de la marine.

26. Copie d'une lettre datée le 1er janvier 1881.—Le capitaine Scott au ministre de la marine, transmettant le rapport de M. Barbour sur les chaudières de la *Charybdis*.

27. Copie d'une lettre datée le 5 janvier 1881.—Le capitaine Scott au sous-ministre de la marine.

Le marquis de Lorne au comte de Kimberley.

BUREAU DU SECRÉTAIRE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL,
N° 1. OTTAWA, 8 octobre 1880.

MILORD.—J'ai l'honneur de vous informer qu'après avoir constaté que le gouvernement du Canada ne serait pas opposé à l'institution d'un vaisseau-école, si le gouvernement impérial pouvait lui accorder un navire, j'ai privément communiqué à ce sujet avec le premier lord de l'amirauté, et j'apprends que si le Trésor y consent, Leurs Seigneuries sont disposées à donner la *Charybdis*.

Le gouvernement canadien désire avoir le vaisseau tel qu'il est, et va envoyer le capitaine Scott, ci-devant de la marine royale, pour en prendre possession.

Je vous demande en conséquence de prier les lords de l'amirauté de m'informer, par l'intermédiaire du bureau colonial, par télégramme, quand cet officier devra être à Devenport.

Je vous enverrai dans un jour ou deux copie de l'arrêté du conseil rendu à cet égard, et comme le gouvernement canadien, tout en exprimant sa gratitude, désire savoir si les canons qui se trouvent à bord peuvent être transférés avec le vaisseau,

j'ai l'honneur de vous demander que tout l'armement du bord dont l'amirauté peut se dispenser soit compris dans le don.

J'ai, etc.,

LORNE.

Au très honorable comte de Kimberley,
etc., etc., etc.

N° 2. OTTAWA, 26 octobre 1880.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous transmettre sous ce pli, pour votre information, copie d'un câblegramme reçu du haut commissaire du Canada, annonçant que le vaisseau *Charybdis* est prêt à être transféré par l'amirauté à ce gouvernement.

J'ai, etc.,

EDOUARD J. LANGEVIN,
Sous-secrétaire d'Etat.

A l'honorable sir A. CAMPBELL, C.C.M.G.,
Ministre de la milice et de la défense.

Télégramme de sir A. T. Galt à l'honorable secrétaire d'Etat.

LONDRES, 25 octobre 1880.

L'amirauté informe que la *Charybdis* est arrivée à Devenport; prête à la transférer et demande un agent pour la recevoir. Instruction par le câble.

GALT, Londres.

Au sous-secrétaire d'Etat,
Ottawa, Canada.

Télégramme de sir A. Campbell à sir A. T. Galt.

OTTAWA, 26 octobre 1880.

Veuillez vous entendre avec l'amirauté au sujet d'un agent pour recevoir la *Charybdis* et en prendre possession jusqu'à l'arrivée du capitaine Scott, de notre service qui a été envoyé pour l'amener.

CAMPBELL.

Copie d'un télégramme du comte de Kimberley au gouverneur général.

28 octobre 1880.

Le vaisseau de guerre *Charybdis* est prêté au Canada pour aussi longtemps que ce pays pourra en avoir besoin. Il est nécessaire que le capitaine Scott parte aussitôt que possible, car le vaisseau va être congédié à Devonport vers le 9 novembre. J'envoie les détails.

KIMBERLEY.

Copie d'un télégramme du gouverneur-général au comte de Kimberley.

28 octobre 1880.

Si je comprends bien votre télégramme, la *Charybdis* n'est que prêtée. Dans mon opinion, le gouvernement du Canada n'encourra pas cette dépense, excepté si le vaisseau nous est envoyé comme don, non comme prêt.

LORNE.

Télégrammes de M. Bernard, Londres, à sir A. Campbell, Ottawa.

OTTAWA, 28 octobre 1880.

J'apprends, de source privée, que la *Charybdis* ne sera pas congédiée avant deux semaines.

BERNARD, *Londres.*

OTTAWA, 2 novembre 1880.

L'amirauté va prendre soin de la *Charybdis* jusqu'à l'arrivée de Scott.

BERNARD.

Télgéramme de James C. Pope au capitaine Scott, M.R., ministère de la marine, Halifax.

CONSEIL PRIVÉ, CANADA, OTTAWA, 4 novembre 1880.

Pas de décision encore sur la destination de la *Charybdis.* Vous recevrez d'autres instructions.

JAMES C. POPE.

Le bureau colonial au gouverneur général.

N° 6. DOWNING STREET, 28 octobre 1880.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche du 8 de ce mois et de vous transmettre, pour être remise à votre gouvernement, la copie ci-incluse d'une correspondance échangée avec les lords commissaires de l'amirauté au sujet du transfert du *Charybdis* au Canada pour y servir de vaisseau-école.

Les communications nécessaires vont être faites au ministère de la guerre ainsi qu'au haut commissaire du Canada, suivant la recommandation contenue dans les deux derniers paragraphes de la lettre de l'amirauté en date de ce jour.

J'ai, etc.,

KIMBERLEY.

Au gouverneur-général,
Le très-honorable marquis de Lorne, C. C., G. C. M. G., etc.

L'amirauté au bureau colonial.

AMIRAUTÉ, 22 octobre 1880.

MONSIEUR,—Les lords commissaires de l'amirauté m'ont donné instruction de vous transmettre, pour l'information du ministre des colonies, la copie ci-incluse d'une correspondance échangée entre le marquis de Lorne et le premier lord de l'amirauté, au sujet du prêt, au gouvernement du Canada, d'un navire devant servir de vaisseau-école, et copie d'une lettre demandant le consentement du Trésor à ce que le *Charybdis* soit prêté pour cette fin.

2. Je dois aussi vous dire, pour l'information du ministre, que le Trésor a consenti à cet arrangement, et que le *Charybdis* étant arrivé à Devonport, il est à désirer que des mesures soient prises *de suite* pour le remettre à l'agent que le gouvernement canadien pourra désigner.

3. Leurs Seigneuries seraient donc bien aises de connaître le nom de ce monsieur, et s'il a reçu du gouvernement canadien l'autorisation nécessaire.

4. Je dois vous prier de porter à l'attention particulière du ministre les conditions du prêt, et spécialement le quatrième paragraphe de la lettre adressée au Trésor et dans laquelle il est dit que tout le matériel de guerre supplémentaire dont il pourrait avoir besoin devra être fourni, et les réparations qu'il pourrait être nécessaire

de faire pour le voyage faites aux risques et aux frais du gouvernement canadien.

J'ai, etc.,

ROBERT HALL.

Au sous-ministre des colonies.

Le premier lord de l'amirauté au marquis de Lorne.

OTTAWA, 4 octobre 1880.

Votre lettre du 22 août, *Charybdis*, ancien modèle, pont ras, corvette à vapeur, attendue tous les jours de la Chine, pourrait vous convenir. Elle pourrait être congédiée telle qu'elle est et transférée à Devonport dans sa condition actuelle sans aucun frais, si le Trésor consent à ce que le gouvernement canadien l'amène à Halifax à ses frais, où il en coûterait à peu près £3,000 pour enlever ses machines et la convertir en voilier. Nous pourrions le faire pour vous, à la charge du gouvernement canadien.

Veuillez répondre, par le câble, si vous acceptez, et laquelle des deux alternatives vous préférez,

---

Au premier lord de l'amirauté, Londres.

OTTAWA, 7 octobre 1880.

Merci pour votre concours. Les ministres promettent une réponse définitive demain.

LORNE.

Au premier lord de l'amirauté, Londres.

OTTAWA, 8 octobre 1880.

Charybdis accepté avec remerciments, tel qu'il est. Un officier va être envoyé pour en prendre possession.

LORNE.

L'amirauté au trésor.

11 octobre 1880.

MONSIEUR,—Les lords commissaires de l'amirauté m'ont donné instruction de vous dire, pour l'information des lords commissaires du Trésor de Sa Majesté, que le gouverneur-général du Canada a été en communication avec le premier lord au sujet de l'établissement d'un vaisseau-école à Québec ou Halifax.

2. Leurs Seigneurie ont représenté que gréer un vieux vaisseau entraînerait des dépenses considérables; mais il se présente une occasion de faire droit aux désirs du gouvernement canadien sans frais réels pour la marine.

3. Le vaisseau de Sa Majesté *Charybdis*, vieux modèle de corvette, est attendu journellement en Angleterre, venant de la Chine, après une absence de 7½ ans. Ce vaisseau n'est pas d'un modèle qui vaille les forts déboursés nécessaires pour le re-gréer pour une autre mission. Toutefois il conviendrait bien pour le but qu'a le gouvernement du Canada. Vu ces circonstances, mes lords demandent la sanction de Leurs Seigneuries du trésor pour le prêter au gouvernement canadien après qu'il aura été congédié à Devonport, absolument tel qu'il est, avec tous les aménagements, agrès et matériel,—comme dans le cas du *Nelson*, qui fut prêté en 1867 à la colonie de Victoria.

L'artillerie et le matériel d'artillerie appartenant au ministère de la guerre seront débarqués.

4. Tout le matériel supplémentaire dont il pourra avoir besoin et toutes les réparations nécessaires à faire pour le voyage, seront aux risques du gouvernement canadien.

5. Le gouverneur général a télégraphié qu'il est prêt à accepter le vaisseau à ces conditions et à envoyer un officier pour en prendre possession.

6. Afin de transférer le vaisseau tel que proposé, il est nécessaire de prendre des mesures, immédiatement à son arrivée, avant de faire des frais pour le désarmer. C'est pourquoi mes lords seront bien aises d'être favorisés aussitôt que possible de la décision du Trésor.

7. Des copies de la lettre du gouverneur-général au premier lord et des télégrammes qui ont été échangés sont transmises, afin que la question soit bien comprise.

J'ai, etc.,

ROBERT HALL.

Au secrétaire du Trésor de Sa Majesté.

Copie d'une lettre de l'amirauté au bureau colonial.

(*Immédiate.*) AMIRAUTÉ, 25 octobre 1880.

MONSIEUR,—Relativement à ma lettre du 22 de ce mois au sujet du transfert du vaisseau de Sa Majesté le *Charybdis* au gouvernement du Canada, mes lords commissaires de l'amirauté m'ont donné instruction de vous prier de vouloir bien dire au comte de Kimberley qu'avis ayant été donné au département de l'agent général du Canada, il paraît que celui-ci n'a pas encore reçu d'instructions; c'est pourquoi mes lords demandent que le dit département soit prié de télégraphier à Ottawa que le *Charybdis* est arrivée à Devonport et que Leurs Seigneuries sont prêtes à livrer le vaisseau tel qu'il est à l'agent que le gouvernement du Canada enverra pour le recevoir, aux conditions déjà énumérées.

J'ai, etc.,

ROBERT HALL.

Au sous-secrétaire d'Etat, bureau colonial.

Le bureau colonial à l'amirauté.

DOWNING STREET, 26 octobre 1880.

MONSIEUR—J'ai reçu instruction du comté de Kimberley d'accuser réception de votre lettre du 25 de ce mois concernant le transfert du *Charybdis* au gouvernement du Canada, et de vous prier de dire aux lords commissaires de l'amirauté que lord Kimberley va attendre, pour télégraphier au Canada, une réponse à la lettre de ce ministère datée d'aujourd'hui.

J'ai, etc.

EDWARD WINGFIELD.

Au secrétaire de l'amirauté.

Le bureau colonial à l'amirauté.

(*Immédiate.*)

DOWNING STREET, 26 octobre 1880.

MONSIEUR.—J'ai reçu instruction du comte de Kimberley d'accuser réception de votre lettre du 22 de ce mois qui contient copie d'une correspondance échangée avec le gouverneur général du Canada et les lords commissaires de l'amirauté au sujet du transfert du *Charybdis* au gouvernement canadien.

2. En réponse je dois vous transmettre copie d'une dépêche du gouverneur général récemment reçue à ce ministère sur le sujet, et vous dire que lord Kimberley se propose d'envoyer au Canada par la malle de jeudi prochain une copie de votre lettre

ainsi que toutes autres nouvelles instructions que Leurs Seigneuries pourraient désirer faire transmettre en réponse à cette dépêche.

3. On observera que le marquis de Lorne parle du vaisseau comme don, tandis que votre lettre propose que le *Charybdis* soit transféré comme prêt, et sur ce point il serait bon qu'il y eut une entente parfaite.

4. Je dois vous demander si c'est le désir de Leurs Seigneuries que le capitaine Scott, qui doit prendre possession du vaisseau, soit prié par voie télégraphique de venir de suite en Angleterre.

5. L'arrêté du conseil dont parle la dépêche du gouverneur général n'a pas encore été reçu à ce ministère, mais il sera transmis à l'amirauté aussitôt que reçu.

J'ai, etc.,

H. R. MEADE.

Au secrétaire de l'amirauté.

L'amirauté au bureau colonial.

AMIRAUTÉ, 28 octobre 1880.

MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 26 de ce mois renfermant copie d'une dépêche du gouverneur général du Canada au sujet du prêt du vaisseau de Sa Majesté *Charybdis* au gouvernement canadien, et dans laquelle Son Excellence parle du vaisseau comme don, j'ai reçu instruction de mes lords commissaires de l'amirauté de vous prier de dire au comte de Kimberley qu'afin de ne pas laisser lieu à des malentendus sur les conditions auxquelles le vaisseau peut être prêté, mes lords croient qu'il est à désirer de les récapituler comme suit :—

(*a.*) Le vaisseau est prêté tel qu'il est, après sept ans et demi d'absence, avec tout l'équipement, les appareils et le matériel à bord.

(*b.*) Tout le matériel supplémentaire dont il pourra avoir besoin sera payé par le gouvernement canadien.

(*c.*) Les réparations qu'il pourra être nécessaire de faire pour le voyage, ainsi que l'armement (si nécessaire), seront aux risques et aux frais du gouvernement canadien.

(*d.*) Le navire est prêté pour servir de vaisseau-école et restera la propriété du gouvernement impérial auquel il reviendra quand il ne sera plus utilisé comme tel ; les machines ou les principales parties de l'équipement qui ne serviront pas au gouvernement canadien seront remis à l'arsenal d'Halifax

2. Quant aux canons et autres pièces d'artillerie qui se trouvent à bord, mes lords suggèrent qu'on communique à ce sujet avec le ministère de la guerre.

3. Je dois demander que le capitaine Scott, qui doit prendre possession du vaisseau, soit prié par voie télégraphique de venir de suite en Angleterre, et que l'agent général du gouvernement canadien prépare les mécaniciens et autres officiers à prendre charge du navire aussitôt que celui-ci sera congédié à Devonport, vers le 9 du mois prochain.

J'ai, etc.,

E. N. SWAINSON.

Au sous-secrétaire des colonies.

N° 7. OTTAWA, 2 novembre 1880.

CHER MONSIEUR,—Le gouvernement du Canada est venu en possession de la corvette de Sa Majesté *Charybdis*, d'environ 1,500 tonneaux de registre, actuellement mouillée à Devonport, Angleterre, et il voudrait l'amener ici de suite.

Ayant pleine confiance dans votre habileté et votre expérience, le gouvernement désire que vous alliez en prendre charge et l'amener à Saint-Jean, N.-B. En conséquence vous voudrez bien partir pour l'Angleterre par le premier steamer, et, en arrivant à Londres, vous présenter au haut commissaire, pour lequel vous trouverez sous ce pli une lettre du ministre de la milice, sir Alexander Campbell.

Le vaisseau vous sera livré tel qu'il est et tel qu'il arrive de la mer, et vous trouverez probablement à son bord une quantité de charbon, de viandes-salées et autres comestibles suffisante pour votre retour. Après avoir fait un inventaire exact sous ce rapport, vous achèterez avec toute la diligence possible les provisions qui pourront être nécessaires pour le voyage et vous embarquerez votre équipage, ne prenant pas plus d'hommes qu'il en faudra absolument pour la traversée.

Je pense qu'il vaudrait mieux amener deux bons mécaniciens avec vous plutôt que de les prendre de l'autre côté, car il en coûterait beaucoup et il serait peut-être difficile d'obtenir de bons officiers de cette catégorie disposés à faire la traversée pour être congédiés en arrivant ici. Barbour, qui fait partie de votre personnel de Québec, pourrait en être, et vous choisiriez le second à Halifax. Quant à l'équipage, il est entendu qu'il sera congédié en arrivant à Saint-Jean. Il ne sera pas difficile d'en organiser un, car il ne manque pas de matelots qui désirent venir ici.

Une somme de mille livres sterling va être déposée à la banque de Montréal, payable à votre ordre, sur laquelle vous pourrez tirer ce qu'il vous faudra pour vos besoins. Ceux-ci dépendront naturellement de la quantité de vivres, de charbon, etc., qui se trouvera sur le vaisseau.

Il ne me reste plus qu'à ajouter que vous exercerez en tout, je l'espère, la plus stricte économie.

Votre, etc.,

JAMES C. POPE.

Cap. P. A. Scott, M.R., Halifax, N.-E.

N° 8. Agence du ministère de la marine et des pêcheries,

Halifax, N.-E., 5 novembre 1880.

Monsieur,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 2 de ce mois, m'ordonnant de me rendre en Angleterre dans le but d'amener le vaisseau école *Charybdis* de Devonport au port de Saint-Jean, N.-B. Je ne perdrai pas de temps à exécuter vos instructions, et tout en ne perdant pas de vue l'efficacité, je vais exercer la plus stricte économie.

J'ai l'honneur, etc.,

P. A. SCOTT, *capitaine.*

A l'hon. J. C. Pope,
Ministre de la marine et des pêcheries, Ottawa.

Rapport *d'un comité de l'honorable conseil privé approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 5 *novembre* 1880.

Vu la recommandation de l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, le comité ordonne qu'un mandat spécial de Son Excellence le gouverneur général soit émis en sa faveur pour la somme de cinq mille piastres ($5,000), afin de faire face aux frais nécessaires pour amener la corvette à vapeur *Charybdis* récemment présentée au gouvernement du Canada par le gouvernement de Sa Majesté,—cette dépense imprévue n'étant pas couverte par le bill des subsides.

Pour copie conforme.

J. O. COTÉ, *G.C.P.*

N° 10. *Le marquis de Lorne au comte de Kimberley.*

Ottawa, 8 novembre 1880.

Milord,—J'ai eu l'honneur d'envoyer aujourd'hui à Votre Seigneur un message télégraphique ainsi conçu :

" Le gouvernement accepte le *Charybdis* aux conditions mentionnées dans votre dépêche du 28 octobre. Le capitaine Scott part aujourd'hui d'Halifax par le *Nova Scotian* pour aller chercher le vaisseau.

J'ai, etc.,

LORNE.

Au très honorable comte de KIMBERLEY.

Le comte de Kimberley au marquis de Lorne.

N° 11. DOWNING STREET, 15 novembre 1880.

MILORD,—Relativement à une dépêche du 28 octobre et à mon télégramme d'aujourd'hui, au sujet du transfert du *Charybdis* au Canada, j'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information de votre gouvernement, la copie ci-jointe d'une autre correspondance échangée avec les lords commissaires de l'amirauté, et d'après laquelle vous verrez que les lords commissaires du Trésor ont consenti à ce que le vaisseau soit présenté au Canada comme don.

Je suis en communication avec le secrétaire de la guerre sur la question de comprendre dans le transfert du vaisseau les canons et autre matériel d'artillerie qui se trouvent à son bord.

J'ai, etc.,

KIMBERLEY.

Au gouverneur général,
Le Très honorable marquis de LORNE, C.C., G.C.M.G.

Le bureau colonial à l'amirauté.

(*Immédiate.*) DOWNING STREET, 29 octobre 1880.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre d'hier concernant les conditions du transfert du *Charybdis* au Canada, le comte de Kimberley m'a donné instruction de vous faire savoir, pour l'information des lords commissaires de l'amirauté, qu'au reçu de votre lettre un télégramme fut adressé au gouverneur général, déclarant que le *Charybdis* sera " prêté jusqu'à ce que le Canada n'en ait plus besoin," et demandant que le capitaine Scott partît immédiatement pour aller prendre charge du vaisseau à Devonport. La correspondance échangée sur le sujet a été également envoyée au gouverneur général par le courrier d'hier soir.

On vient de recevoir du marquis de Lorne une réponse télégraphique dans laquelle il fait observer que d'après le télégramme transmis par le ministère, il conclut que le vaisseau est seulement prêté, et qu'il ne croit pas que le gouvernement canadien fasse des frais à moins que le vaisseau ne soit donné, un différend s'étant élevé sur ce point parmi ses ministres.

Vu ces circonstances, lord Kimberley me prie de suggérer aux lords commissaires de l'amirauté qu'à moins que Leurs Seigneuries ne soient disposées à faire le don sans conditions, ce qui serait peut-être préférable, le gouverneur général soit informé que le *Charybdis* est donné au Canada pour servir de vaisseau-école, et que tant qu'il sera ainsi employé il restera la propriété du gouvernement canadien, mais que si plus tard, en aucun temps, le Canada cesse d'avoir besoin du vaisseau, celui-ci sera remis au gouvernement impérial.

J'ai, etc.,

E. WINGFIELD.

Au secrétaire de l'amirauté.

L'amirauté au bureau colonial.

AMIRAUTÉ, 13 novembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de mes lords commissaires de l'amirauté de vous faire savoir, pour l'information de lord Kimberley, que le trésor a consenti à ce que le *Charybdis* soit présenté au gouvernement canadien comme don, à la condition que les machines ou principales parties de l'équipement qui pourraient ne pas être de service pour le gouvernement canadien, seront remises à l'arsenal d'Halifax.

Mes lords ont en conséquence donné des instructions pour que le vaisseau soit remis au capitaine Scott.

J'ai, etc.,

ROBERT HALL.

Sous-secrétaire d'Etat, bureau colonial.

Paraphrase d'un télégramme en chiffres reçu du ministre des colonies au gouverneur général.

N° 12 16 novembre 1880.

Le vaisseau de Sa Majesté *Charybdis* présenté au gouvernement canadien comme don, les machines ou principales parties de l'équipement dont il n'aura pas besoin seront remises à l'arsenal d'Halifax. Je m'informe auprès du ministère de la guerre si l'armement peut être inclus.

N° 13 SECRETARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 16 novembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous transmettre sous ce pli, pour votre information, conformément à un renvoi de l'honorable conseil privé, copie de deux dépêches reçues du haut commissaire du Canada, ainsi que copie d'une lettre adressée par lui au secrétaire de l'amirauté au sujet du transfert du *Charybdis* comme vaisseau-école, au gouvernement du Canada.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

EDOUARD J. LANGEVIN,
Sous-secrétaire d'Etat.

A l'honorable ministre de la marine, etc.

CONFÉDÉRATION CANADIENNE, BUREAU DU HAUT COMMISSAIRE,
LONDRES, 28 octobre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire savoir, pour l'information de Son Excellence le gouverneur général, que M. Horace Stuart, de l'amirauté, est venu à ce bureau le 25 de ce mois, et a annoncé que des négociations avaient été entamées pour le transfert du vaisseau de Sa Majesté *Charybdis* au gouvernement du Canada comme vaisseau-école; que les conditions ont été arrêtées; que le *Charybdis* était arrivé à Devonport; que l'amirauté désirait transférer le vaisseau de suite et connaître le nom de l'agent qui doit le recevoir.

J'ai dû dire qu'aucune instruction à cet égard ne m'était parvenue et que le premier lord ferait mieux de télégraphier à Ottawa par l'intermédiaire du bureau colonial, ou que je le ferais moi-même si on le préférait.

Subséquemment M. Stuart est revenu dire que lord Northbrook était absent de la ville, et en conséquence j'expédiai le télégramme suivant :—

"L'amirauté dit que le *Charybdis* est arrivé à Devonport. Est prête à transférer le vaisseau et demande un agent pour le recevoir. Instructions par le câble."

J'ai, etc.,

H. BERNARD,
Pour le haut commissaire.

A l'honorable secrétaire d'Etat,
Ottawa.

---

28 octobre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous renvoyer à ma dépêche n° 160 en date de ce jour au sujet du transfert du vaisseau de Sa Majesté *Charybdis* au gouvernement du Canada comme vaisseau-école, et vous transmettre copie d'une lettre que j'ai ce jour adressée à l'amirauté sur ce sujet.

J'ai aussi transmis le câblegramme suivant à l'honorable ministre de la milice et de la défense en réponse à un autre reçu de lui :—

"J'apprends, de source privée, que le *Charybdis* ne sera pas congédié avant deux semaines."

J'ai, etc.,

H. BERNARD,
Pour le haut commissaire.

A l'honorable secrétaire d'Etat,
Ottawa.

---

28 octobre 1880.

MONSIEUR,—Au sujet de la communication non-officielle reçue de l'amirauté le 25 de ce mois annonçant que le *Charybdis*, qui doit être transféré au gouvernement du Canada comme vaisseau-école, était arrivé à Devonport, et que l'amirauté désirait le transférer de suite à ce gouvernement et connaître le nom de l'agent chargé de le recevoir, j'ai l'honneur de vous informer que j'ai communiqué par le câble, sur ce sujet, avec le gouvernement du Canada.

En réponse j'ai reçu un message dans lequel on demande qu'un agent quelconque reçoive le *Charybdis* et en prenne charge jusqu'à l'arrivée du capitaine Scott, du service canadien, qui a été envoyé pour l'amener.

Je dois dire que le capitaine Scott est un officier de marine en retraite au service du gouvernement du Canada, résidant à Halifax, Nouvelle-Ecosse ; et que comme les communications entre ce port et Liverpool sont fréquentes, il est probable qu'il y arrivera dans quelques jours.

J'ai, etc.,

H. BERNARD,
Pour le haut commissaire.

N° 14.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 22 novembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, conformément à un renvoi du conseil privé, copie d'une dépêche reçue du haut commissaire du Canada et de la lettre de l'amirauté dont il y est question, au sujet du transfert du vaisseau de Sa Majesté le *Charybdis* au gouvernement du Canada.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

EDOUARD J. LANGEVIN,
Sous-secrétaire d'Etat.

A l'honorable ministre
de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

LONDRES, 1er novembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous renvoyer à ma dépêche n° 162, du 28 du mois dernier, au sujet du transfert du *Charybdis* au gouvernement du Canada, et de vous transmettre copie d'une lettre qui a été reçue de l'amirauté sur ce sujet.

J'ai, etc.,

H. BERNARD,
Pour le haut commissaire.

L'honorable secrétaire d'Etat,
Ottawa.

AMIRAUTÉ, 29 octobre 1880.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre d'hier, mes lords commissaires de l'amirauté m'ont donné instruction de vous informer que le *Charybdis* ne sera pas congédié avant le 9 du mois prochain, et que si le capitaine n'est pas alors arrivé, l'amirauté prendra charge du vaisseau jusqu'à ce qu'il arrive.

J'ai, etc.,

E. H. SWAINSON.

Haut commissaire du Canada,
10 Victoria Chambers, S. O.

Le marquis de Lorne au comte de Kimberley.

N° 15. OTTAWA, 23 novembre 1880.

MILORD,—J'ai l'honneur de vous transmettre copie d'un rapport approuvé du Conseil privé acceptant formellement la corvette à vapeur de Sa Majesté la *Charybdis*, et exprimant les remerciements du gouvernement pour ce don précieux.

J'ai, etc.,

LORNE.

Au très honorable comte de Kimberley.

N° 16.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable conseil privé approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le* 22 *novembre* 1880.

Le comité du conseil a pris connaissance du télégramme reçu par Votre Excellence du très-honorable ministre des colonies annonçant que le gouvernement de Sa Majesté a présenté au gouvernement canadien, comme don, la corvette à vapeur *Charybdis*

L'honorable ministre de la marine et des pêcheries, à qui le télégramme a été renvoyé, recommande que le gouvernement du Canada transmette ses remerciements au gouvernement de Sa Majesté pour ce don précieux, et qu'il l'informe qu'il l'accepte avec beaucoup de plaisir.

Le comité concourt avec reconnaissance dans cette recommandation, et prie respectueusement Votre Excellence de vouloir bien les communiquer au ministre des colonies de Sa Majesté.

Pour copie conforme,

J. O. COTÉ, *G.C.P.*

N° 17. HOTEL ROYAL, DEVONPORT, 24 novembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que je suis arrivé à Liverpool le 19 de ce mois et que je n'ai pas tardé à me présenter au haut commissaire à Londres.

Le 21 nous allâmes voir sir Cooper Key, premier lord de l'amirauté, et M. Brassey. Ensuite le secrétaire colonial, M. Herbert.

Il fut décidé que je viendrais ici de suite pour m'enquérir de la condition du *Charybdis*.

Hier j'ai fait rapport à sir Alexander Galt que je crois le navire propre à servir de vaisseau-école. Il désire que l'amirauté le mettre en bassin et corrige quelques défectuosités avant que nous en prenions possession.

J'apprends qu'il a l'intention de prier M. Herbert de demander à l'amirauté de faire ces améliorations sans frais pour le Canada.

On croit que les chaudières devront durer encore deux ans, et la coque est tout ce qu'on doit attendre d'un navire de vingt ans de service. Il est en assez bon état, les mâts tiennent, les manœuvres basses filées en gros, et ses mâts de perroquet prêts à monter.

Les canons ont été débarqués et le matériel de guerre mis à l'arsenal; mais j'apprends qu'ils seront rembarqués quand nous le demanderons.

Il n'y a ni vivres ni charbon à bord. Il faudra les acheter; le charbon sera probablement fourni par le gouvernement au prix du contrat, 14s. 1d. sterling la tonne, et 10 pour cent en plus pour frais.

Les gages des matelots hors de ce port varient de £3 11s. à £4 sterling par mois; l'avance ordinaire est payée trois jours après le départ.

Il ne sera pas difficile d'avoir des mécaniciens ou des matelots; déjà plusieurs ont offert leurs services.

Je vous tiendrai au courant de nos négociations.

J'ai l'honneur, etc.,

P. A. SCOTT, capitaine.

P. S.—Comme il n'y avait pas, à Halifax, de mécaniciens en disponibilité, j'ai dû partir sans en emmener un; M. Barbour est le seul qui soit avec moi en ce moment.

P. A. S.

L'honorable ministre de la marine, Ottawa.

N° 18.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le* 30 *novembre* 1880.

Vu le rapport, daté le 29 novembre 1880, fait par l'honorable ministre de la marine et des pêcheries, qu'il a appris de sir A. T. Galt que les frais d'amener ici la corvette à hélice *Charybdis* sont estimés à près de £2,000 sterling, il recommande, comme l'affaire est urgente et le service imprévu, qu'il soit émis en sa faveur un mandat de son Excellence le gouverneur général pour une nouvelle somme de cinq mille piastres ($5,000), afin de couvrir les frais en question.

Le comité soumet la recommandation ci-dessus à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme,

J. O. COTE, *G.C.P.*

CANADA, BUREAU DU HAUT COMMISSAIRE
10 VICTORIA CHAMBERS, LONDRES, 2 déc. 1880.

N° 19.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous confirmer le message que je vous ai transmis par le câble le 29 du mois dernier et qui se lit comme suit:

"Frais en rapport avec le *Charydis* estimés à près de deux mille livres. Envoyez par câble crédit pour un autre millier."

J'ai aussi l'honneur d'accuser réception du message suivant envoyé par vous en réponse:—

"Crédit envoyé par câble ; autorisez Scott, si nécessaire, d'acheter de grosses ancres pour plus de sûreté, port de Saint-Jean."

J'ai communiqué le contenu de votre câblegramme au capitaine Scott pour sa gouverne.

J'ai l'honneur, etc.,

A. T. GALT,
Haut commissaire.

l'honorable ministre de la marine et des pêcheries.

N° 20.

DEVONPORT, 5 décembre 1880.

MONSIEUR,—J'avais compté vous écrire par la dernière malle, mais apprenant que l'amirauté avait donné aux autorités de l'arsenal l'ordre de faire entrer le *Charybdis* dans le dock, j'ai attendu jusqu'à ce jour pour faire rapport sur sa condition.

Je suis heureux de dire qu'en général il est dans un bon état ; il n'a besoin que de quelques réparations à sa chaudière.

J'ai été désappointé dans le choix des seconds que j'avais espérer me procurer ici, le préposé à l'engagement des matelots n'en ayant pas trouvé qu'il pût me recommander.

J'ai télégraphié à Bristol, et j'ai reçu la même réponse.

Le préposé de Liverpool me fait espérer qu'il y a moyen d'avoir là de bons seconds, et j'attends incessamment plusieurs demandes de ce port.

Il ne sera pas difficile, je crois, d'avoir des matelots, car dix se sont déjà enrôlés, et du moment que je le voudrai je puis en obtenir davantage.

Je suis heureux de dire qu'on peut avoir les meilleurs mécaniciens; deux sont engagés, ainsi que la plupart des chauffeurs.

J'ai été notifié que l'amirauté n'exigera rien pour le louage du dock, non plus que les 10 pour cent ordinaires sur le prix des travaux exécutés. J'espère encore qu'il n'y aura pas de frais pour les matériaux et la main-d'œuvre.

Aussitôt que le vaisseau sera sorti du bassin, nous commencerons à embarquer le matériel et procèderons à l'équipement général.

Les canons et le matériel nous serons transférés, je crois, dès que nous serons prêts à les recevoir.

L'approvisionnement a été confié à un officier compétent, et j'ai tout lieu de croire que dans une quinzaine de jours nous serons très avancés.

Je ne puis m'expliquer pourquoi des officiers-marchands n'ont pas offert leurs services, à moins qu'ils ne pensent que nous n'allons prendre qu'un faible équipage pour un vaisseau de si haute mâture.

Il n'y a, à bord, aucune machine qui ménage la main-d'œuvre. Le cabestan seul exige 70 hommes pour descendre l'ancre.

Dans les mauvais temps la roue de gouvernail prendra quatre hommes et il en faudra quatre autres pour le palan de redresse. On voit donc que ce vaisseau va exiger un équipage considérable, mais je n'en prendrai pas plus que le nombre nécessaire.

D'après tous les renseignements que j'ai pu recueillir sur sa vitesse, elle pourra être de 7 ou 8 nœuds, sous vapeur seulement et en temps calme; mais avec vapeur et voiles, elle pourra approcher de onze nœuds.

Avec une bonne direction et un usage très économique du charbon, il peut faire 2,500 milles avec 285 tonnes dans les soutes.

J'ai l'honneur, etc.,

P. A. SCOTT, *capitaine.*

A l'honorable ministre de la
marine et des pêcheries, Ottawa.

N° 21.

Charybdis, DEVONPORT, 8 décembre 1880.

MONSIEUR,—Nous n'avons fait que peu de progrès depuis ma lettre du 5, car en montant l'hélice sur le pont, on a découvert dans le coussinet qui supporte l'arbre de couche une avarie qui avait besoin d'être réparée de suite ; j'ai demandé aux autorités de l'arsenal d'y voir immédiament, et je suis heureux de dire qu'elles y mettent toute la diligence possible,

J'espérais que nous serions prêts à prendre la mer le 21 de ce mois, mais il est possible que les réparations qu'il s'agit de faire à la chambre de la machine nous retardent un peu plus longtemps.

Jusqu'ici, nous n'avons engagé que quelques matelots, car on ne peut faire beaucoup avant que le vaisseau quitte la cale sèche.

Plusieurs seconds de Liverpool ont enfin offert leurs services, et je me propose d'y aller par chemin de fer afin de choisir ceux dont j'ai besoin pour le voyage.

Plusieurs officiers sont d'avis que le *Charybdis* ne peut être manœuvré en sûreté par moins de 180 hommes.

L'amirauté croit que 150 hommes seront nécessaires, mais on espère que 120 suffiront.

L'équipage est engagé avec l'entente qu'il sera congédié à Saint-Jean, N.-B., et qu'il n'aura pas le droit de faire payer par le gouvernement la traversée de retour en Angleterre.

Jusqu'ici il n'y a qu'une exception à cette règle : le mécanicien, qui est un homme très compétent, est engagé à raison de £18 sterling par mois, et si on ne retient pas ses services après le voyage, son retour sera payé.

Je ferai remarquer que le *Charybdis* a besoin d'un nombreux équipage, et, comme nous sommes en hiver, nous devons nous attendre à du gros temps sur la Manche et sur la côte américaine.

Grand nombre de bâtiments construits en Angleterre pour des gouvernements étrangers ont pris leur équipage dans ce port, et j'apprends du préposé à l'engagement des matelots que ces équipages avaient de forts gages et leur retour au pays était payé.

Voici comment l'équipage va être composé : 1 capitaine, 3 seconds, 2 canonniers, 2 aides-contre-maîtres, 2 charpentiers, 3 quartiers-maîtres, 60 matelots de première classe, 20 matelots ordinaires, 4 mécaniciens, 2 attiseurs, 12 chauffeurs ordinaires, 2 commis aux vivres, 2 domestiques, 1 coq, 1 aide-coq, 3 mousses ; total, 120.

J'ai l'honneur, etc.,

P. A. SCOTT, *capitaine.*

L'honorable
ministre de la marine et des pêcheries,
Ottawa.

MINISTÈRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE.

OTTAWA, 11 décembre 1880.

N° 22.

MONSIEUR,—J'ai reçu du ministre de la milice et de la défense instruction de vous transmettre sous ce pli une lettre reçue de sir A.T. Galt, C.C.M.G., haut-commissaire du Canada, au sujet du transfert du vaisseau *Charybdis* au gouvernement canadien

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

B. SULTE,
Sous-ministre intérimaire de la milice.

Au sous du ministre de la marine, etc.

CANADA, BUREAU DU HAUT COMMISSAIRE,
10, VICTORIA CHAMBERS, LONDRES, 20 novembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous annoncer l'arrivée ici du capitaine Scott, M. R., qui m'a remis votre lettre du 1er de ce mois.

Aujourd'hui, je suis allé, avec le capitaine Scott, voir sir Cooper Key, le premier lord de l'amirauté, qui nous a reçu avec beaucoup de bienveillance et promis de donner au capitaine Scott toute l'aide nécessaire à propos du *Charybdis*. Sir Cooper va envoyer des instructions à cet égard aux différents officiers de Devonport, où le vaisseau est mouillé en ce moment.

On dit que le vaisseau est en très bon ordre, venant d'arriver de la station navale de Chine, et j'espère qu'il ne sera pas nécessaire de faire de déboursés considérables pour le mettre en état de faire la traversée de l'Atlantique.

Le capitaine Scott se rend à Devonport lundi pour le visiter ; il me fera ensuite un rapport complet sur la condition du navire et sur les mesures qu'il se propose d'adopter pour le mettre en état de prendre la mer. Je lui ai fait comprendre l'importance de s'en tenir à la plus stricte économie compatible avec la sûreté du vaisseau et de l'équipage.

Quant à la question de l'armement de la *Charybdis*, je n'ai encore reçu aucune réponse du ministère de la guerre ; mais je suis allé voir aujourd'hui M. Herbert, le sous-ministre des colonies, et je l'ai prié de rappeler au ministre de la guerre la demande qui a été faite. Comme le transfert de l'armement a été fortement recommandé par le bureau colonial, ainsi que par l'amirauté, je n'ai aucun doute que la réponse sera favorable.

Je vous prie d'informer le ministre de la marine de l'arrivée du capitaine Scott, et de ce que j'ai fait.

J'ai l'honneur, etc.,
A. T. GALT, *haut-commissaire.*

Au ministre de la milice et de la défense, Ottawa.

N° 23.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 11 décembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de vous transmettre sous ce pli, conformément à un renvoi de l'honorable Conseil Privé, copie d'une dépêche du haut commissaire du Canada annonçant que le vaisseau *Charybdis* a été congédié et mis dans le bassin Keyham, en attendant qu'il soit remis au gouvernement canadien.

J'ai l'honneur, etc.,
EDOUARD J. LANGEVIN,
Sous-secrétaire d'Etat.

L'honorable ministre de la marine et des pêcheries.

CANADA, BUREAU DU HAUT COMMISSAIRE,
LONDRES, 16 novembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer qu'on annonce que le *Charybdis*, 17, corvette en bois, capitaine Charles F. Hotham, a été congédié à Devonport, en excellent ordre, le 9 de ce mois, et qu'il a été mis dans le bassin Keyham en attendant qu'il soit remis au gouvernement canadien.

Je dois ajouter que jusqu'à présent je n'ai reçu aucun avis de l'arrivée du capitaine Scott en ce pays.

J'ai, etc.,
H. BERNARD,
Pour le haut commissaire.

L'honorable secrétaire d'Etat,
Ottawa.

SECRÉTARIAT D'ETAT,
OTTAWA, 16 décembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction, conformément à un renvoi de l'honorable conseil privé, de vous transmettre sous ce pli, pour rapport immédiat, copie de deux dépêches datées les 25 et 27 du mois dernier et de leur contenu, concernant la mise du vaisseau en cale sèche et l'examen de sa coque avant son départ pour le Canada; et aussi concernant le transfert du matériel de guerre comme faisant partie de l'armement du vaisseau.

J'ai l'honneur, etc.,
EDOUARD J. LANGEVIN,
Sous-secrétaire d'Etat.

L'honorable ministre de la marine et des pêcheries.

CANADA, BUREAU DU HAUT COMMISSAIRE,
LONDRES, 25 novembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information de Son Excellence le gouverneur général, copie d'une communication que j'ai adressée aujourd'hui même au ministre des colonies, au sujet de la mise du vaisseau de Sa Majesté le *Charybdis* en cale sèche et de l'examen de sa coque avant son départ pour le Canada.

J'ai, etc.,
A. T. GALT, *haut commissaire.*

L'honorable secrétaire d'Etat, Ottawa.

---

24 novembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que le capitaine Scott, de la marine royale, est arrivé en ce pays avec l'ordre du gouvernement canadien de prendre charge du *Charybdis.*

Le capitaine Scott m'a écrit de Devonport qu'il désirerait que le vaisseau fût mis en cale sèche pour être examiné avant de partir pour le Canada, et je vous prie d'avoir l'obligeance d'inviter l'amirauté à donner la permission nécessaire. J'espère qu'en cette occasion, comme le vaisseau est un don fait au gouvernement canadien, l'amirauté donnera des ordres pour que les frais de bassin soient limités au prix réel. Il me ferait également plaisir d'apprendre que le ministre de la guerre a eu la bonté d'accorder au gouvernement canadien l'usage de l'armement et du matériel de service.

J'ai, etc.,
A. T. GALT, *haut commissaire.*

Au sous-ministre des colonies.

CANADA, BUREAU DU HAUT COMMISSAIRE,
LONDRES, 27 novembre, 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre pour l'information de Son Excellence le gouverneur général, copie d'une communication que j'ai reçue du ministre des colonies en réponse à une lettre adressée à l'amirauté au sujet de la mise du *Charybdis* en bassin avant son départ pour le Canada, ainsi que copie d'une lettre adressée au ministre de la guerre au sujet du transfert de l'armement et du matériel de guerre faisant partie de l'équipement du vaisseau.

J'ai, etc.,
A. T. GALT, *haut commissaire.*

L'honorable secrétaire d'Etat, Ottawa.

DOWNING STREET, 25 novembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai reçu du comte de Kimberley instruction d'accuser réception de votre lettre du 24 de ce mois, annonçant que le capitaine Scott, M.R., est arrivé pour prendre charge du *Charybdis*, et demandant que des ordres soient donnés pour que le vaisseau soit mis en bassin avant son départ pour le Canada.

Je vous transmets, pour votre information, copie d'une lettre que lord Kemberley a fait adresser à l'amirauté sur ce sujet ; et quant au dernier paragraphe de votre lettre, je dois vous dire que Sa Seigneurie est en communication avec le ministère de la guerre relativement au transfert, avec le vaisseau, des canons et du matériel de guerre qui se trouvent à son bord.

Je vous inclus copie d'une lettre, datée du 16 de ce mois, adressée au ministère de la guerre sur ce point. Une autre lettre, demandant une prompte réponse, a été envoyée à ce ministère.

Je suis, etc.,

EDWARD WINGFIELD.

Sir A.T. GALT, C.C.M.G.,
Haut commissaire du Canada.

(*Immédiate.*)

DOWNING STREET, 25 novembre 1880.

MONSIEUR,—Relativement à votre lettre du 13 de ce mois, concernant le don du *Charybdis* au gouvernement canadien, j'ai reçu du comte de Kimberley, instruction de vous transmettre, pour l'examen des lords commissaires de l'amirauté, copie d'une lettre dans laquelle le haut commissaire du Canada annonce l'arrivée du capitaine Scott, M.R., à Devonport, et demande que le vaisseau soit mis en bassin pour être examiné avant son départ pour le Canada.

Lord Kimberley demande à être informé de la réponse que Leurs Seigneuries désirent faire au haut commissaire sur ce point, ainsi que relativement aux frais de mise en bassin dont parle sir Alexander Galt.

Leurs Seigneuries savent, d'après la lettre de ce ministère datée le 16 du présent mois, que le ministre des colonies est en communication avec celui de la guerre relativement au transfert au gouvernement canadien, avec le vaisseau, des canons et du matériel de guerre qui se trouvent à son bord.

Je suis, etc.,

EDWARD WINGFIELD.

Au secrétaire de l'amirauté.

(*Immédiate.*)

DOWNING STREET, 16 novembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai reçu du comte du Kimberley instruction de vous apprendre qu'une correspondance a été échangée entre le gouverneur général du Canada et ce ministère au sujet du transfert, au gouvernement canadien, de l'un des bâtiments de Sa Majesté devant servir de vaisseau école.

Après avoir communiqué avec les lords commissaires du Trésor, les lords commissaires de l'amirauté ont consenti à transporter au gouvernement canadien le vaisseau de Sa Majesté *Charybdis* comme don graduit devant servir aux fins ci-dessus ; mais Leurs Seigneuries ont informé ce ministère que demande doit être faite au ministère de la guerre pour les canons et le matériel de guerre qui se trouvent à bord.

Lord Kimberley me charge de dire qu'il apprendra avec plaisir que le ministre de la guerre consent à inclure ce matériel dans le don qui est fait au gouvernement canadien.

Je suis, etc.,

R. G. W. HERBERT.

Au sous-secrétaire d'Etat,
ministère de la guerre.

N° 25. CHARYBDIS, CHANTIER KEYHAM, DEVON,
22 décembre 1880.

MONSIEUR,—Depuis que je vous ai adressé ma dernière lettre, le temps a été très mauvais, mais nous avons réussi à terminer cette après-midi les réparations dans les œuvres vives, et j'espère que dans quelques jours nous en aurons fini avec les travaux de chantier.

Nous nous attendons à ce que le vaisseau soit mis à flot demain, et puis, aussitôt que les fêtes de Noël seront passées, le charbon sera embarqué, les canots seront halés à bord et les voiles enverguées.

Les réparations ont retenu le vaisseau sur la câle jusqu'à ce moment, et malheureusement l'aide que j'avais demandée de la réserve ne peut pas être donnée, attendu que les marins attachés au vaisseau-amiral ont toujours un congé de deux semaines à Noël ; mais je ferai tout mon possible pour partir au commencement de janvier.

Il est maintenant décidé que les canons ne nous serons pas livrés : le trésor en est venu à l'opinion que comme ils ont une valeur de £8,000, il ne pourrait nous les donner sans la sanction du parlement.

J'ai demandé tous les ustensiles du munitionnaire, tels que gamelles, poids et mesures, etc., dont l'amirauté avait ordonné le transport à l'agent du Canada lors du congé du *Charybdis*, mais l'officier en charge les a remis au dépôt, et je demande à présent qu'ils nous soient remis. J'espère les obtenir, car ils nous épargneraient beaucoup de déboursés.

Il est possible que sir Alexander Galt obtienne, par achat ou autrement, quatre canons plus petits pour l'usage du vaisseau.

J'ai l'honneur, etc.,

P. A. SCOTT.

Au sous-ministre de la marine et des pêcheries.

CHARYBDIS, CHANTIER KEYHAM,
1er janvier 1881.

MONSIEUR,—Aussitôt que le vaisseau eut quitté le chantier, nous avons fait l'épreuve de ses chaudières, et avons constaté qu'elles sont beaucoup plus faibles que nous avons été portés à le croire.

En conséquence M. Barbour a fait le rapport ci-joint. J'ai fait voir au haut commissaire l'opportunité de congédier tout l'équipage, sauf le second mécanicien (qui est un homme très compétent), le maître d'équipage, le charpentier et un chauffeur, qui prendraient soin du vaisseau jusqu'au mois d'avril, alors que je pourrais revenir le chercher.

J'ai suggéré à sir Alexander Galt que M. Barbour et moi pourrions retourner au Canada par un prochain paquebot-poste.

Au lieu d'essayer à passer par la route du sud, ainsi que nous en avions eu l'intention, nous pourrions alors prendre celle du nord, et le voyage serait accompli en une vingtaine de jours, au lieu de 40 dans cette saison-ci.

Le vaisseau est au grand complet, sauf pour les vivres et un peu de lest.

P. A. SCOTT, *capitaine.*

Au ministre de la marine, Ottawa.

NAVIRE DU GOUVERNEMENT CANADIEN "CHARYBDIS"
CHANTIER KEYHAM, 5 janvier 1881.

MONSIEUR,—Ayant assisté à l'épreuve des quatre chaudières du *Charybdis* et observé leur faiblesse générale, qui nécessitait de diminuer la pression de 16 à 10 livres sur les soupapes de sûreté ; ayant remarqué aussi qu'un boulon support et sept bouilleurs s'étaient brisés pendant l'épreuve ; et ayant remarqué, en examinant atten-

tivement les fournaises, plusieurs fissures qui avaient besoin d'être aveuglées, je suis d'avis qu'elles ne sont pas bonnes pour une traversée d'hiver sur l'Atlantique.

J'ai l'honneur, etc.,

W. BARBOUR, *mécanicien-chef.*

Capitaine SCOTT, M. R., etc.

DEVONPORT, 5 janvier 1881.

CHER MONSIEUR SMITH,—Comme vous le voyez, M. Barbour a fait un rapport qui condamne les chaudières; mais il croit qu'elles suffiraient pour un voyage de printemps. Il dit que dans un gros temps nous pouvons faire côte sous le vent, et alors de mauvaises chaudières peuvent nous coûter la vie. De pareils arguments sont irréfutables.

Le vaisseau est une jolie corvette, très haute de mâture et qui paraît bien; mais ses chaudières sont effroyables.

Nous avons éprouvé un grand déappointement, mais nous devons espérer pour le mieux.

Il est vrai que nous ferons une économie en prenant la route du nord au printemps, et c'est mieux sous tous rapports. L'Atlantique a été dans un état effrayant pendant plusieurs mois—violents coups de vent d'ouest tout le temps. Nous aurions été obligés de prendre la route du sud, et le voyage aurait été long.

P. A. SCOTT.

WM. SMITH, écr., ministre
de la marine, Ottawa.

RÉPONSE

(67)

À un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 3 février 1881 ;—

Pour un état, en tant qu'on peut le fournir, du nombre de personnes qui sont passées du Canada aux Etats-Unis par la voie de Sarnia et de Windsor depuis le 1er janvier 1880, spécifiant, en tant qu'il est possible de le faire, le nombre de celles qui se proposaient de s'établir dans ce dernier pays ; aussi, un état, aussi exact que possible, du nombre de personnes qui sont venues des Etats-Unis en Canada, pendant la même période, par la voie de Windsor et Sarnia, spécifiant aussi, autant que possible, le nombre de celles qui se proposaient de s'établir en Canada ; aussi, copie de toute correspondance qui peut avoir été échangée et de tous rapports faits à ce sujet.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
7 février 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

MESSAGE

(68).

Lorne.

Le gouverneur général transmet au Sénat et à la Chambre des Communes, copie du procès-verbal du Conseil, en date du 5 novembre 1880, au sujet de l'aide à donner à l'émigration d'Irlande au Manitoba et au Nord-Ouest ; copie de la dépêche de Son Excellence le gouverneur général transmettant ce rapport, et copie de la réponse de Lord Kimberley en accusant réception.

HÔTEL DU GOUVERNEMENT,
Ottawa, 4 février, 1881.

RAPPORT *d'un comité de l'honorable Conseil privé approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 5 novembre* 1880.

Sur la recommandation de l'honorable ministre de l'agriculture, le comité avise Votre Excellence d'adopter le mémorandum ci-joint, contenant un projet d'organisation d'une émigration d'Irlande au Manitoba et au Nord-Ouest, et de communiquer ce mémoire au très-honorable secrétaire d'Etat pour les colonies, par l'intermédiaire du haut commissaire canadien en Angleterre, si toutefois Votre Excellence ne voit pas d'objection à se servir de cette voie.

Pour copie conforme,

J. O. CÔTÉ, *greffier, C. P.*

Mémorandum.

A la suggestion du haut commissaire canadien en Angleterre, sir A. T. Galt, G.C.M.G., le soussigné a l'honneur de proposer ce qui suit comme base des dispositions à prendre, de concert avec le gouvernement impérial, en vue d'encourager l'immigration d'Irlande, si le gouvernement impérial accueille ce projet.

Le gouvernement canadien, qui a beaucoup de sympathie pour le peuple irlandais en son état de détresse, participerait avec empressement à toute mesure bien conçue de secours tendant à créer un système d'émigration d'Irlande vers le Canada. Si l'on établissait un tel système d'émigration, il est évident que la coopération cordiale du Canada serait subordonnée à la condition essentielle que les émigrants ne pussent pas devenir à charge à ce pays.

Quant aux garçons et aux filles, cette classe ne donne lieu à aucune difficulté sérieuse, car elle trouve toujours aisément à se placer ; mais, vu la détresse qui sévit présentement en Irlande, il est clair que c'est seulement par l'exode de familles entières que l'on pourrait alléger sensiblement la misère causée par l'excès de population.

Il faudrait donc prendre des dispositions non seulement pour le transport des familles aux lieux de destination, mais encore pour leur subsistance, en attendant la première récolte.

Dans les anciennes provinces du Dominion, où les terres sont couvertes de bois épais, il serait très difficile de cantonner par groupes une émigration nombreuse ; mais dans les vastes plaines fertiles du Nord-Ouest, l'entreprise en serait relativement facile à exécuter.

Par un arrangement préalable très-simple, on pourrait, dans le cours de la saison qui précéderait l'envoi des immigrants, mettre en état d'être occupés des lots de ferme en quantité suffisante ; on bâtirait sur chaque lot un petite habitation ; on défoncerait et préparerait pour l'ensemencement, et dans le cas des arrivées tardives, on ensemencerait d'avance, une certaine étendue de prairie, afin d'assurer au colon une récolte dès l'année de son entrée en possession.

Ces travaux exécutés par adjudication, sous une bonne surveillance, donneraient de l'ouvrage aux nouveaux colons dès leur arrivée, pendant la morte saison, ce qui réduirait considérablement les frais d'établissement et les maintiendrait en réalité, en fin de compte, à peu près dans les limites des frais de transport, car le remboursement des avances faites aux premiers arrivés suffirait bientôt à couvrir la dépense annuelle des opérations pour les nouveaux défrichements.

L'acheminement d'une famille composée du père, de la mère et de trois enfants, depuis le port d'embarquement jusqu'à Winnipeg, peut coûter à présent £40 à peu près; il faut ajouter à cela le prix du trajet de Winnipeg au lieu d'établissement. L'habitation et huit acres de terre préparés et ensemencés reviendraient à £35 ou £40. Il serait peut-être nécessaire de pourvoir en partie à la subsistance de la famille à son arrivée, mais le salaire de son chef devrait ensuite fournir à ses besoins jusqu'à la moisson ; après l'engrangement de celle-ci, on peut dire que le colon est en état de se suffire à lui-même.

Chaque colon reçoit du gouvernement une "concession gratuite" de 160 acres, sujette à un simple droit de patente de £2 ; il a la faculté d'obtenir par préemption 160 autres acres contigus, au prix courant et aux conditions ordinaires.

Afin de s'assurer le remboursement des avances faites en frais de transport et d'installation, on propose que la somme totale avancée, qui devra être certifiée par l'agent officiel et admise par le colon, dans chaque cas, emporte première hypothèque sur l'immeuble et soit acquittée en un certain nombre de versements annuels, avec intérêt.

Pour prévenir les interprétations erronées auxquelles le gouvernement de Sa Majesté pourrait être exposé en favorisant une entreprise canadienne d'émigration, il paraît y avoir deux points importants à observer :

1. Au lieu d'une action directement exercée par le gouvernement de Sa Majesté, on suggère que l'ensemble du mouvement soit placé sous les auspices d'une commission ou d'une association nationale d'émigration, convenablement organisée, tant en Angleterre qu'en Canada, et que l'assistance pécuniaire à donner par le gouvernement impérial soit confiée à cette association ou à cette commission, sous forme d'avances garanties sur l'immeuble du colon et portant un taux minime d'intérêt.

2. L'immigration devra toujours être volontaire, et la même assistance sera accordée à tous ceux qui acceptepteront les conditions proposées.

Si une telle commission ou association était formée, on lui livrerait des étendues de terre à coloniser, que ses agents feraient préparer d'avance pour y placer les immigrants à leur arrivée.

L'association ou la commission se chargerait de la dissémination des renseignements dans le Royaume-Uni, ainsi que du choix et de l'expédition des émigrants ; de son côté, le gouvernement canadien procurerait aux immigrants l'avantage de toute réduction obtenue dans le prix de la traversée, les soins nécessaires au débarquement, et les ferait acheminer, aux frais de la commission ou de l'association, sur Winnipeg, où les guides du gouvernement iraient les recevoir pour les conduire sur leurs lots respectifs. Dès lors, les agents de la commission ou de l'association auraient à veiller sur les immigrants et à les installer sur leurs terres, préparées un an d'avance pour l'occupation.

Le tout respectueusement soumis.

J. H. Pope,
Ministre de l'agriculture.

Département de l'agriculture,
Ottawa, 30 octobre 1880.

Le marquis de Lorne au comte de Kimberley.

N° 313. OTTAWA, 9 novembre 1880.

MILORD,—J'ai l'honneur de transmettre ci-inclus, pour l'information de votre Seigneurie, copie du rapport d'un comité du Conseil privé, adoptant un mémorandum préparé par le ministre de l'agriculture, lequel contient une proposition d'organisation d'une immigration d'Irlande au Manitoba et au Nord-Ouest.

J'ai, etc.,

LORNE.

Au très honorable comte de Kimberley.

Le comte de Kimberley au marquis de Lorne.

DOWNING STREET, 9 décembre 1880.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre dépêche n° 313, du 9 du mois dernier, renfermant copie du rapport d'un comité du conseil privé, adoptant un mémorandum préparé par le ministre de l'agriculture, lequel contient une proposition d'organisation d'une immigration d'Irlande au Manitoba et au Nord-Ouest.

J'ai fait transmettre copie de votre dépêche et de ses incluses au gouvernement d'Irlande, pour qu'il en délibère.

J'ai, etc.,

KIMBERLEY.

Au gouverneur général le très-honorable
Marquis de Lorne, C.C., G.C.M.C.

BC.

RÉPONSE

(69)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 28 janvier 1881 ;—Demandant copie de toute correspondance échangée entre le ministère des douanes et le percepteur du port de Montréal, concernant les rapports de ce dernier avec l'association co-opérative ; aussi, copie de tous ordres et règlements du département se rapportant aux officiers de douanes, dans de pareils cas ; et l'autorité en vertu de laquelle ces règlements ont été faits.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
7 février 1881.

RÉPONSE

(70)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 14 février 1881 ;—Pour copie du rapport de A. L. Light, écuier, ingénieur en chef de la province de Québec, adressé au gouvernement du Canada à sa demande, et concernant le chemin de fer Québec au lac Saint-Jean et la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
22 février 1881.

(*Pas imprimée, la réponse supplémentaire 70a étant une copie revisée.*)

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(71)

A une ADRESSE du SÉNAT, en date du 22 décembre 1880 ;—Demandant : 1. Copie de la correspondance et des télégrammes échangés entre le ministère des chemins de fer et le gérant ou quelqu'autre officier du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, relative à l'accident arrivé au mois d'août dernier sur ce chemin entre les stations d'York et de Suffolk. 2. Copie du procès-verbal ou dossier de toute enquête instituée pour connaître les causes de cet accident, avec mention du nom des témoins entendus et copie de leurs témoignages. 3. Un état du nombre des nouvelles traverses posées sur le dit chemin de fer depuis l'accident dont il s'agit, avec indication du coût de ces traverses, et aussi un état des dépenses qu'a nécessitées la réparation des dommages causés par cet accident.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
10 février 1881.

RÉPONSE

(72)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 20 décembre 1880 ;—Pour copie de tous documents et de toute correspondance concernant la création d'un service de sauvetage dans les eaux de l'intérieur du Canada.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
10 février 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE SUPPLEMENTAIRE

(70a.)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 14 février 1881 ;—pour copie du rapport de A. L. Light, écuier, ingénieur en chef de la province de Québec, adressé au gouvernement du Canada, à sa demande, concernant le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean et la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean.

Par ordre,

J. O'CONNOR,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,

16 mars 1881.

RAPPORT SUR LE CHEMIN DE FER DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN, SES ÉTUDES, SA CONSTRUCTION, SES RAMPES ET COURBES, ET LES PROBABILITÉS DE SON TRAFIC.

A l'hon. SIR CHARLES TUPPER, C.C.M.G.,
Ministre des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport qui suit sur le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean :—

Il avait d'abord été construit un chemin à lisses de bois entre Québec et Gosford, —distance de 25 milles—qui fut utilisé pendant deux ans.

En 1879, je fus consulté, en ma qualité d'ingénieur des chemins de fer du gouvernement, au sujet de la reconstruction et du prolongement de ce chemin jusqu'au lac Saint-Jean.

Jugeant que son tracé, par la voie de Gosford, n'était pas satisfaisant, je recommandai de nouvelles études, et je fus en même temps chargé de préparer les instructions nécessaires qui devaient guider l'ingénieur en chef de la compagnie.

EXPLORATIONS ET ÉTUDES.

La région comprise entre Québec et le lac Saint-Jean a été explorée et des plans en ont été levés par les vallées des rivières Métabetchouan et Batiscan, la première en 1873, la dernière en 1879, et il y a aussi été fait des études secondaires, dans le but de reconnaître la route la plus favorable.

On a trouvé une bonne ligne passant au sud du lac Saint Joseph, partant de la traverse de la rivière Jacques-Cartier et allant directement à Saint-Raymond, et de là au lac Saint-Jean, avec des rampes praticables sur tout le parcours.

Les rampes et courbes ont été établies en tenant compte de la nature du pays à traverser, des frais de construction et de l'efficacité de son exploitation future.

CONSTRUCTION.

La première division du chemin, entre Québec et Saint-Raymond, est en voie de construction depuis 1879.

RAMPES.

Les remblais ont 15 pieds de largeur au niveau de la chaussée, et les tranchées ont 18 pieds, bien qu'elles soient élargies lorsqu'il faut faire un drainage spécial : ces

dimensions sont suffisantes. Partout où la chose a été possible, la chaussée a été élevée au-dessus du niveau du terrain afin de neutraliser les effets de la neige, mais lorsque les inégalités superficielles exigeaient de profondes tranchées, on a conservé le maximum des pentes permises, afin d'en réduire les quantités au minimum.

PONCEAUX.

Ces ouvrages, soit "ouverts," soit "fermés," sont en bois partout où le remblai est bas, mais lorsqu'il est élevé, ils sont faits en pierre. Les ponceaux en bois sont bons et suffisamment forts, et ils peuvent être renouvelés sans interrompre la circulation.

MAÇONNERIE.

La maçonnerie de première et de seconde classe est faite d'après les devis du chemin de fer Q. M. O. et O. Elle est de la meilleure qualité; celle de première classe est en granite et faite partout avec du ciment de Portland.

PONTS.

Il y en a six dans cette division. Ceux des rivières Jacques-Cartier et Portneuf et de la décharge du lac Saint-Joseph ont des superstructures en fer fournies par Clarke, Reeves et Cie., de Phœnixville, Pennsylvanie, reposant sur des piliers et culées en pierre ; le premier pont a 500 pieds de longueur, et les deux derniers 60 et 80 pieds respectivement. Les ponts sont tous d'excellentes constructions ; ils sont faits avec soin et avec les meilleures matériaux, et ils ont été munis de tabliers à panneaux de charge d'une force suffisante, par pied linéaire, pour porter les locomotives de traction spéciales qu'il faudra employer pour l'exploitation économique de ce chemin.

BALLASTAGE.

Comme une grande partie de cette division traverse un sol graveleux, il n'a pas fallu employer la quantité moyenne pour bien noyer les traverses et donner une chaussée sèche et élastique.

RAILS.

La voie est munie de rails d'acier de la Compagnie Barrow, Angleterre. Ils sont du modèle le plus récent et du meilleur acier (devis et inspection de Sandberg). Les attaches sont aussi des formes les plus modernes, y compris une "éclisse à rebord" d'une grande force et très efficace. Les traverses sont posées à deux pieds de centre à centre, ce qui est plus rapproché que d'ordinaire, mais comme elles ne coûtent pas cher dans cette partie du pays, cela est efficace et économique.

AIGUILLES DE CROISEMENT, DE CHANGEMENT DE VOIE, ETC.

Les aiguilles sont du dernier modèle et de la meilleure qualité, et semblables à celles employées sur le chemin de fer Q. M. O. et O.

CLÔTURES.

Les clôtures sont en fil de fer barbelé, attaché à des poteaux d'épinette rouge plantés à 12 pieds de distance et à 3 pieds en terre. Cela fait une excellente clôture, spécialement adaptée à une région où il tombe beaucoup de neige.

GARES.

Il n'en a encore été construit qu'une seule, à la jonction avec le chemin de fer Q.M.O. et O., et bien qu'elle ne soit pas grande, elle est suffisante. D'autres gares d'une grandeur convenable doivent être construites au printemps à Lorette, la rivière Jacques-Cartier, Sainte-Catherine et Saint-Raymond.

MATÉRIEL ROULANT.

Le matériel roulant aujourd'hui en usage n'est que suffisant pour les besoins de la construction. Il se compose de 3 locomotives, d'une cinquantaine de wagons plateformes du dernier modèle, et de deux petites voitures à voyageurs. Les locomotives et wagons plateformes sont les meilleurs de leur genre.

LIGNE DE TÉLÉGRAPHE.

La compagnie a fait un arrangement avec la compagnie du télégraphe de Montréal pour avoir une ligne le long de son chemin de fer. On pose les fils d'avance, et les bureaux seront ouverts à mesure que les différentes sections du chemin seront prêtes pour le trafic.

REMARQUES.

A part le remblai et la tranchée de Lorette—qui sont très considérables—et le pont de la rivière Jacques-Cartier, les travaux ne sont pas au-dessus de la moyenne.

Cette division est construite d'une manière solide et complète, et, sauf quant aux rampes, courbes et ouvrages en bois, elle sera, une fois terminée, égale au chemin de fer Q.M.O. et O.

TRACÉ DE SAINT-RAYMOND AU LAC SAINT-JEAN.

Le lac Saint-Jean est à 278 pieds au-dessus du niveau de la mer. Une étude topographique faite il y a quelques années a révélé l'existence d'une hauteur de 2,400 pieds entre le Saint-Laurent et le lac, mais on a pu la réduire à 1,348 pieds en faisant passer la ligne plus à l'ouest, par la rivière Batiscan et le lac Edouard, à travers une bonne région agricole et bien boisée.

La hauteur ci-dessus se trouve à 123 milles de Québec, et, sauf quatre exceptions, on peut la gravir par des rampes maximum de 118 pieds par mille en remontant au nord (ou contre le trafic léger), et de 80 pieds par mille en venant au sud (ou contre le trafic plus lourd).* Voir annexe A pour le tableau des rampes.

Ces rampes ne sont pas *continues*, car on arrive graduellement au sommet, de chaque côté, par des plateaux successifs sur une échelle ascendante, avec de légères dépressions intermédiaires au passage des rivières. Aucune rampe n'a plus de deux milles de longueur, ce qui permet de faire provision de vapeur entre chaque, et le fait que des étendues considérables de terrain de *niveau* et *onduleux* séparent les rampes maximum facilitera beaucoup l'exploitation du chemin. Les rampes sont *parfaitement praticables*, quoique inusitées sur les grandes artères canadiennes; mais on les rencontre souvent en Europe et aux Etats-Unis, lorsqu'il faut traverser des chaînes de montagnes comme celle dont il est ici question. Elles y sont exploitées avec succès et il s'y fait un trafic énorme. Voir annexe B pour des exemples de rampes raides.

LOCOMOTIVES DE TRACTION.

En établissant les rampes ci-dessus, je conseillerais l'emploi de locomotives de traction spéciales, afin d'exploiter le chemin avec économie, et je recommanderais le type *Consolidation* pour le trafic lourd, et le type *Mogul* pour le transport mixte des voyageurs et du fret léger. La première de ces machines peut traîner autant de fret, sur les rampes les plus raides du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, que les locomotives à huit roues ordinaires en traînent sur les rampes plus faciles du Grand Tronc et du Grand Occidental, c'est-à-dire, plus de vingt wagons à fret chargés du lac Saint-Jean à Québec, et le même nombre en retournant, dont un tiers chargés, tel étant à peu près la proportion qui existera entre le trafic dans les deux sens. La locomotive *Mogul* peut traîner les trois quarts d'un pareil chargement à une vitesse raisonnable. Ni l'une ni l'autre ne causera plus d'usure et de détérioration à la chaussée ou à la voie qu'il n'en résulterait de l'emploi d'une machine ordinaire, et toutes les constructions ont été préparées à cet effet.

---

* Trois des quatre exceptions ci-dessus mentionnées se rencontrent en allant au sud: elles forment 3 8 milles collectivement, et l'on pourra sans doute les réduire par de nouvelles explorations. La quatrième—en allant au nord—est de 132 pieds par mille sur une longueur de 2·5 mille et se trouve près de Lorette, où les travaux seront très considérables. Pour réduire cette rampe à 118 pieds par mille, il aurait fallu doubler la quantité et tripler les frais. L'alignement primitif était ici excessivement tortueux, mais il a été redressé à comparativement peu de frais et les rampes établies partout sur une tangente. De plus, on trouvera que cette pente est équivalente aux plus douces de 118 pieds par mille, ces dernières étant combinées avec des courbes de 8°, qui en augmentent virtuellement la raideur.

La quantité de combustible qu'elles consument est en proportion directe de la force dépensée, mais comme le bois abonde dans cette région, le surcroît de dépenses ne sera pas considérable. On trouvera de plus amples détails au sujet de la capacité de ces locomotives dans l'annexe C.

COURBES.

Le minimum des rayons de courbure, entre Québec et le lac Saint-Jean, est de 600 pieds, et cela n'a lieu qu'en trois endroits, la moyenne des courbes étant beaucoup plus facile. Pour le tableau des courbures, voir annexe D.

PRIX DE REVIENT.

En me basant sur les quantités déduites de l'exploration de la ligne jusqu'au lac Saint-Jean, j'estimerais le coût du chemin à environ $23,000 par mille, et ceci comprend un peu de matériel roulant et quelques bâtiments.

LONGUEUR DU CHEMIN.

Les études portent la longueur du chemin à 179 milles. Le tracé définitif la réduira probablement et améliorera aussi les rampes. Les quatre premiers milles passent par la voie du chemin de fer de Q. M. O. et O. Trente et un milles, de la jonction à Saint-Raymond, seront ouverts au trafic en juillet prochain, et le gouvernement provincial en a déjà reçu 20 milles.

CONCLUSION.

Ainsi qu'on le verra par l'annexe E, le département des terres de la Couronne de la province de Québec estime que sur les 6,000,000 d'acres de terre qui se trouvent dans le voisinage immédiat de ce chemin de fer, et qu'il aura pour effet d'ouvrir à la colonisation, plus de 3,000,000 sont très propices aux établissements. Les blocs A et B, indiqués sur la carte ci-jointe, ne forment qu'une petite portion de ce territoire.

La superficie totale de toutes les terres prises pour des établissements dans la province de Québec est portée, dans le dernier recensement, à 5,700,000 acres; et Ontario n'en renferme que sept ou huit millions en tout.

La superficie totale des terres défrichées dans les deux provinces du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse n'est que d'environ 2,800,000 acres.

Le chemin de fer devra incontestablement ouvrir un immense commerce de bois, car il passe dans une région magnifiquement boisée, et son terminus se trouve au principal marché à bois du Canada, tandis que l'absence de lignes rivales par terre ou par eau aura sans doute un excellent effet sur son avenir, et l'on peut dire que ses perspectives générales de succès sont, en somme, excellentes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. L. LIGHT.

QUÉBEC, 9 mars 1881.

ANNEXE A.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.—Relevé des rampes entre Québec et le lac Saint-Jean.

Description.	Rampes nord. — Longueur en milles.	Rampes sud. — Longueur en milles.	Remarques.
20 à 30 par mille	11·4	5·1	
30 " 40 "	4·1	1·8	
40 " 50 "	1·6	0·3	
50 " 60 "	12 0	15·9	
60 " 70 "	1·0	2 0	
70 " 80 "	4·5	25·7	
80 " 90 "	7·1	0·0	
90 " 100 "	0·0	0.0	
100 " 110 "	10·8	2·5	
110 " 118 "	2·4	1·3	
118 " 132 "	2·5	0·0	
Totaux	57·4	54 6	

RÉCAPITULATION.

Rampes nord	57·4
" sud	54·6
De niveau et de moins de 20′ par mille	67·0
Total	179·0

ANNEXE B.

EXEMPLES DE RAMPES RAIDES ET DE COURBES COURTES.

J'ai personnellement inspecté la plupart des lignes suivantes :—

1. Chemin de fer de Portland à Ogdensburg, E.-U. Ce chemin, qui traverse une région à peu près semblable, sous le rapport de la neige et du climat, que celle que traversera le chemin de Québec au lac Saint-Jean, passe sur une élévation de 988 pieds, avec des rampes constantes, sur 10 milles de longueur, de 107 à 116 pieds par mille, et des courbes de 637 pieds de rayon. M. Latrobe, I.C , qui a une grande réputation professionnelle aux Etats-Unis, en est l'ingénieur consultant.

2. Le chemin de fer de Baltimore à Ohio, construit par le même ingénieur, passe sur un sommet des Alleghanies, avec des rampes continues à l'encontre du gros trafic, sur 12 milles de longueur, de 116 pieds par mille, et des courbes de 600 pieds de rayon.

3. Le *Pennsylvania Central* passe sur un sommet de 2,15 pieds et a une rampe continue, à l'ouest d'Altoona, de 95 pieds par mille et de 10½ milles de longueur.

4. Le *Tyrone and Clearfield*, un embranchement du précédent, a des rampes continues de 106 pieds par mille, sur 10 milles de longueur ; en outre, elle en a deux autres de 128 et 138 pieds par mille chaque, longues de trois milles collectivement.

5. Le chemin de fer *Lehigh Valley* a des rampes de 133 à 143 pieds par mille.

Ces chemins de fer, à l'exception du premier, se servent avec succès de locomotives *Consolidation*.

6. Dans l'Amérique du Sud, le *Don Pedro Segundo* (le chemin de fer impérial du Brésil) traverse un sommet des montagnes d'Orange de 1,872 pieds de hauteur, par une rampe continue, longue de 16 milles, de 117 pieds par mille. On s'y sert aussi de la locomotive *Consolidation*.

7. En Europe, le chemin de fer de Brême, entre Inspruck et Vérone, passe sur un sommet des Alpes qui a plus de 4,000 pieds de hauteur, par une rampe moyenne

de 114 pieds par mille pendant 22 milles consécutifs, et sur une partie considérable de cette distance, la rampe a 132 pieds par mille.

8. Le chemin de fer de Vienne à Grätz, qui traverse le Semring, et aussi la ligne de Bologne à Florence, qui traverse les Apennins, ont des rampes semblables.

9. Le chemin de fer de Turin à Gênes a une rampe constante de six milles de longueur et de 146 pieds par mille. Tous ces chemins de fer sont établis permanemment entre de grands centres de commerce; ils font de grandes affaires et se servent de locomotives de traction.

Outre les précédents, il y a de nombreux exemples de voies temporaires (avec des rampes beaucoup plus raides) qui ont fonctionné avec succès et avantage, pendant plusieurs années, lors de la construction des travaux permanents,—notamment la *Mountain-top track*, qui traversait le *Blue Ridge* sur le chemin de fer *Virginia Central*. On l'exploita avec succès, pendant que l'on pratiquait un tunnel en dessous, avec des rampes de 297 pieds par mille et des courbes de 275 pieds de rayon, avec une locomotive à réservoir à six roues.

2. Sur le *Baltimore et Ohio*, des voies temporaires furent exploitées sur des montagnes à travers lesquelles on construisait des tunnels, ayant des rampes de 400 pieds par mille, et sur lesquelles il se faisait un trafic mixte avec régularité et sûreté.

3. Le chemin de fer temporaire du Mont Cénis fut posé sur le sommet des Alpes avec des rampes variant de 200 à 400 pieds par mille, pendant que l'on perçait le grand tunnel en dessous. On l'exploita avec succès au moyen d'une combinaison spéciale de locomotives de voie et de traction, et le transport des voyageurs s'y fit avec succès pendant des années entre la France et l'Italie.

Enfin, on trouvera à l'annexe C un exemple de locomotive de traction, construite aux usines de locomotives de Baldwin, qui a régulièrement traîné neuf wagons à fret chargés, ou environ 180 grosses tonnes de wagons et de charge, sur des rampes de 316 pieds par mille et des courbes de 400 pieds de rayon, sur le Bâton-Rouge, ligne du chemin de fer *Southern Pacific*.

ANNEXE C.

BALDWIN LOCOMOTIVE WORKS,

BURNHAM, PARRY, WILLIAMS & CIE., PHILADELPHIE, 13 déc. 1880.

CHER MONSIEUR,—Votre estimée du 10 courant nous est parvenue aujourd'hui, au sujet des locomotives *Consolidation* pour le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean. Nous voyons que ce chemin doit avoir des rampes maximum de 80 pieds par mille, chacune ne devant pas excéder deux milles de longueur, dans la direction du trafic le plus lourd, et des rampes maximum de 132 pieds par mille, chacune ne devant pas excéder deux milles de longueur, dans la direction du trafic léger. Nous voyons aussi que les rails sont en acier et du poids de 50 livres par verge.

Nous nous accordons avec vous pour recommander des locomotives du modèle *Consolidation* pour le service de ce chemin, ayant des cylindres de 20 x 24 pouces, et pesant, en ordre de marche, environ 100,000 lbs, dont environ 88,000 lbs porteraient sur les roues de traction. Nous recommanderions, cependant, l'emploi de roues de traction de pas moins de 45 pouces de diamètre, et notre habitude est d'employer des roues de 50 pouces sur ces locomotives. Comme il n'y aurait qu'un poids d'environ 11,000 lbs reposant sur chaque roue de traction, ce qui n'est pas plus que celui qui porte sur chaque roue de traction de 16 x 24 pouces, des locomotives à voyageurs, du modèle américain, nous croyons que la voie pourrait porter une pareille locomotive sans danger.

Nous vous envoyons des comptes rendus imprimés du fonctionnement de locomotives semblables sur des rampes variant de 23 à 68 pieds par mille. Nous estimons qu'une locomotive *Consolidation*, ayant 88,000 lbs sur les roues de traction, pourrait traîner un train de 465 grosses tonnes de wagons chargés sur une rampe de 80 pieds par mille, ou 275 grosses tonnes de wagons chargés sur une rampe de

132 pieds par mille, sans compter la résistance des courbes, la voie et les wagons étant en bon état.

Vos tout dévoués,

BURNHAM, PARRY, WILLIAMS & CIE.

A. L. LIGHT, écr., ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement, Québec.

LOCOMOTIVE "CONSOLIDATION."

Cette locomotive a quatre paires de roues de traction de 4 pieds de diamètre, avec un chariot Bissel ou parallèle; cylindre, 20 x 24 pouces; poids de la locomotive en ordre de marche, environ 100,000 livres; poids sur les roues de traction, environ 88,000 lbs; poids sur chaque roue, environ 11,000 lbs. Capacité—peut haler 465 grosses tonnes de wagons chargés sur une rampe *droite* de 80 pieds par mille, et 275 tonnes de wagons chargés sur une rampe *droite* de 132 pieds par mille.

LOCOMOTIVE "MOGUL."

Cette locomotive a trois paires de roues de traction de 4 pieds 6 pouces de diamètre, et un chariot à quatre roues; cylindres, 18 x 24 pouces; poids de la locomotive, en ordre de marche, environ 80,000 lbs; poids sur les roues de traction, environ 66,000 lbs; poids sur chaque roue, environ 11,000 lbs. Capacité—peut haler environ 340 grosses tonnes de wagons chargés sur une rampe *droite* de 80 pieds par mille, et environ 200 grosses tonnes de wagons chargés sur une rampe *droite* de 132 pieds par mille.

ANNEXE D.

CHEMIN DE FER DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.—Relevé des courbes entre Québec et le lac Saint-Jean.

Nombre de courbes.	Longueur en milles.	Rayon.	Déviation.	Nombre de courbes.	Longueur en milles.	Rayon.	Déviation.
			°				°
3	0·53	600	268·30	1	0·12	2,050	18·25
20	3·06	700	1,322·30	1	0·19	2,200	27·00
1	0·14	764	57·15	1	0·15	2,292	27·46
5	0·67	800	253·30	1	0·24	2,500	8·00
1	0·08	819	29·20	2	0·60	2,600	77·15
1	0·11	900	38·00	21	6·98	2,800	755·45
5	0·86	955	273·24	8	2·05	2,865	199·33
76	12·09	1,000	3,672·35	1	0·68	3,820	54·22
2	0·42	1,146	111·00	1	0·46	4,912	28·00
6	1·12	1,200	282·15	1	0·27	5,000	13·00
120	19·84	1,400	4,276·10	1	0·17	5,730	9·00
7	1·25	1,433	264·28	1	0·37	9,850	11·00
5	1·19	1,600	226·00	2	0·95	10,000	29·00
3	0·92	1,800	153·45	2	0·17	11,459	7·00
7	1·60	1,910	268·28				
38	7·72	2,000	1,168·30	344	65·00	.....	13,930·46

RÉCAPITULATION.

Milles de courbure	65
" tangente	114
Total	179
Courbure par mille	77° 49′
Proportion des courbures	0·36

ANNEXE E.

DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA
COURONNE, BOIS ET FORETS,

QUÉBEC, 28 juillet 1880.

MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre en date du 20 courant, par laquelle vous demandez au nom et pour l'usage de la compagnie du chemin de Québec au lac Saint-Jean, certains renseignements ayant trait à la région que doit traverser cette ligne de voie ferrée.

En réponse, j'ai l'honneur de vous informer que le territoire devant être desservi par le chemin de fer en question, comprend une superficie d'environ 6,300,000 acres, laquelle, à cause des caractères physiques opposés qu'elle présente, peut être divisée en deux régions distinctes.

1. Celle de la vallée du lac Saint-Jean proprement dite et du bassin de la rivière Saguenay jusqu'à Chicoutimi, laquelle devra surtout bénéficier de la construction du chemin de fer projeté, forme une étendue de 3,500,000 acres, généralement composés de terrain d'alluvion, ayant, comme ensemble, une surface plane et uniforme.

2. La contrée arrosée en grande partie par la rivière Batiscan, entrecoupée de grands lacs et de cours d'eau coulant dans des directions diamétralement opposées, les uns dans le lac Saint-Jean, d'autres dans le Saint-Maurice, d'autres enfin dans le Saint-Laurent directement, couvrant environ 2,800,000 acres, où l'on ne rencontre que peu de terrain d'alluvion de surface fort restreinte, n'offre en général qu'un aspect accidenté et montagneux. Ces deux régions, pour plus ample intelligence du sujet, étant désignées par les lettres A et B sur la carte ci-jointe.

De la première de ces deux sections de pays, 2,200,000 acres peuvent être considérés propres aux fins de la colonisation et de l'agriculture. De la seconde 800,000, acres peuvent être estimés susceptibles de culture, et ce principalement sur le parcours de la ligne de chemin de fer projeté.

A la date de la présente, dans ces deux régions, il avait été vendu par le département des terres de la couronne 475,310 acres de terre, et ce pour les fins de la colonisation : 387,631 acres dans le territoire du lac Saint-Jean et de Chicoutimi, et 87,679 acres dans le comté de Portneuf; ce qui, joint aux concessions seigneuriales faites antérieurement dans le même comté, forme un total de 649,310 acres aliénés.

D'après les meilleurs renseignements recueillis jusqu'à ce jour, l'on constate qu'environ 180,000 acres des 6,300,000 mentionnés plus haut ont été défrichés, plus ou moins améliorés, et sont occupés par les acquéreurs ou leurs représentants ; le reste est composé de forêts et de terres agrestes, dont environ 3,000,000 d'acres sont sous location de coupe de bois.

Les forêts que recouvrent ces vastes régions se composent des essences indiquées dans l'état suivant :

NOM VULGAIRE.	NOM ANGLAIS.	NOM BOTANIQUE.
Epinette blanche.	White spruce.	Albies alba.
Epinette rouge.	Tamarac.	Larix Americana.
Pin gris.	Scrub pine.	Pinus rupestris.
Bouleau.	White birch.	Betula papyracea.
Mérisier rouge.	Black birch.	Betula lenta *vel* nigra.
Pin blanc.	White pine.	Pinus Strobus.
Cèdre blanc.	White cedar.	Thuja occidentalis.

Comme règle, l'épinette est le bois prédominant, et les autres produits forestiers s'y rencontrent, quant à la quantité, dans l'ordre ci-dessus indiqué.

Partout où, à cause de la nature ingrate du sol, l'établissement des colons ne pourra se faire d'une manière suivie sur tout un pays, comme il arrivera nécessairement dans la vallée de la Batiscan et de ses tributaires, ces terrains, entre les mains de propriétaires prévoyants et judicieux, pourront néanmoins devenir une source inépuisable de revenu par l'exploitation des bois qui y croissent, car l'expérience acquise en ce pays va à démontrer que tous les trente ou quarante ans, l'on peut facilement retirer une coupe de bois de sciage d'une forêt boisée en épinette (*Abies alba.*)

Je regrette beaucoup de ne pouvoir trouver dans les archives de ce département aucuns renseignements certains sur lesquels je puisse me fonder, pour vous donner une juste idée de la quantité moyenne des bois obtenus jusqu'ici, ou que l'on pourrait obtenir dans un terrain de superficie donnée, compris dans les régions ci-dessus décrites.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. E. TACHÉ,

Assistant-Commissaire.

P. S.—L'acre dans la proportion de l'hectare est égal à 0,40467.

James G, Scott, écr.,

etc., etc., etc.,

Québec.

70*a*—2

RÉPONSE

(73)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 7 février 1881 ;—

Demandant copie de toute correspondance échangée, l'an dernier, entre le gouvernement du Canada et les autorités impériales au sujet de questions se rapportant aux limites des provinces d'Ontario et de Québec.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
11 février 1881.

RÉPONSE

(74)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 28 janvier 1881 ;—

Pour copie du rapport de l'ingénieur qui a fait des relèvements hydrographiques, en 1880, dans la rivière Saint-François, comté de Yamaska.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
11 février 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(75)

A un ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 28 janvier 1881 ;

—pour copie du rapport des Commissaires Canadiens à l'Exposition de Paris.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
10 février 1881.

MINISTÈRE DE L'AGRICULTURE,
OTTAWA, CANADA, 8 février 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, en réponse à votre demande du 28 janvier dernier, le rapport des Commissaires canadiens à l'Exposition de Paris.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. LOWE, *secrétaire.*

Au sous-secrétaire d'Etat, Ottawa.

COMMISSION CANADIENNE, EXPOSITION DE PARIS, 1878.

RAPPORT

DU

COMMISSAIRE EXECUTIF.

INDEX.

Introduction.
Préparatifs—Grande carte.
Travaux publics.
Statistiques.
Photographies.
Pêcheries.
Règlements.
Trophée (dessin et préparatifs).
Vitrines (dessin et préparatifs).
Le *Newfield.*
Le Canada à Paris.
Section canadienne.
La section anglaise.
Trophée (son élection).
Vitrines, (montage des).
La mouche à patates.
Installation.
Classification.
Manufactures,
Décoration du trophée,
Trophées secondaires,
Muséum colonial,
Renvoi des articles exposés,
Ventes,
Fret de retour,
Règlements (leur effet).
Frais.
Résultats.
Leçons.
Culture des huîtres.
Sucre de betterave.
Pulpe à papier.
Fruits.
Bois.
Phosphate de chaux.
Prix.

RAPPORT.

INTRODUCTION.

Les décrets français relatifs à l'Exposition de 1878 étaient datés du mois d'avril 1876, et ils devinrent loi vers le 1er août, lorsque la France se chargea de l'entreprise comme œuvre nationale, de concert avec la ville de Paris, qui fournit 6,000,000 de francs, La commission anglaise fut organisée le 23 janvier 1877, avec le prince de Galles comme président, et le même jour Son Altesse Royale adressa une lettre au secrétaire d'Etat pour les colonies dans laquelle le prince exprimait le plaisir qu'il éprouverait de voir les différents gouvernements coloniaux prendre une part active à l'exposition. Le secrétaire d'Etat adressa à son tour une circulaire, le 16 février 1877, à chacun des gouvernements coloniaux, dans laquelle il disait :—" L'éminent succès qui a couronné les travaux des commissaires coloniaux à l'Exposition de Philadelphie, en 1876, me fait espérer que votre gouvernement ne négligera aucun effort pour

répondre dignement à l'espoir de Son Altesse Royale." Le 26 février, Son Altesse Royale annonçait que l'espace disponible pour la Grande-Bretagne et ses colonies avait été réservé à "l'empire britannique collectif," que les demandes de place devaient être faites par l'entremise de l'exécutif impérial, et s'engageait à faire tous ses efforts pour que l'espace disponible fût également partagé entre le Royaume-Uni et les colonies en proportion de leurs besoins respectifs.

Le parlement du Canada ayant ouvert un crédit, les exposants furent invités, le 25 mai, à présenter leurs demandes d'espace, et le 1er juin le ministre de l'agriculture adressa une circulaire aux principaux industriels et fabricants canadiens qui avaient exposé leurs produits au Centenaire, en l'accompagnant de règles imprimées, etc., dans laquelle il disait que "le désir exprimé par Son Altesse Royale recevra, j'en suis sûr, une prompte réponse de toutes les provinces de la Confédération. L'honorable position que vous avez occupée au Centenaire sera un nouvel encouragement pour vous à montrer aux nations européennes la belle collection que vous avez exposée à Philadelphie." Les secrétaires et le commissaire exécutif furent nommés en juillet, et commencèrent immédiatement à solliciter et réunir des effets destinés à l'exposition. Le directeur de la commission géologique fut aussi chargé par le gouvernement de faire une collection minérale pour l'envoyer à Paris.

PRÉPARATIFS—GRANDE CARTE.

Comme c'était la première fois que la Puissance avait l'occasion de figurer comme exposante parmi les nations de l'ancien monde, l'on comprit qu'il devenait nécessaire, à Paris plus qu'à Philadelphie, de bien faire connaître où et qui était le nouvel arrivant. Le Canada qui avait figuré à Londres et à Paris dans des occasions antérieures était l'ancienne province, composée d'Ontario et de Québec, et il devenait important de faire voir que le pays s'étendait maintenant de l'Altantique au Pacifique, et qu'il embrassait une superficie presque aussi vaste que celle des Etats-Unis. On ne pouvait mieux atteindre ce but qu'au moyen d'une carte dressée à une échelle correspondante à la grandeur du pays. Une échelle de dix milles au pouce, qui est celle des cartes provinciales déjà publiées, fut en conséquence adoptée comme étant la moindre qui pût bien représenter l'étroite péninsule entre les grands lacs. En omettant toutes les petites subdivisions, l'on pût profiter du champ de la carte pour illustrer, directement et sans légende, les produits naturels du pays *in situ*. Les chemins de fer et canaux, ainsi que les principales cités et villes, montrent les espaces occupés, et, en outre, les étendues couvertes par les principaux produits des mines, des forêts, des pêcheries et de l'agriculture, autant qu'elles sont connues, y furent indiquées en lettres lisibles. Les personnes qui visitent les expositions ont généralement peu de temps et de penchant à consulter les catalognes pour trouver des renseignements en présence des objets qui les intéressent, et en conséquence il est désirable que chaque article exposé parle pour lui-même autant que possible.

TRAVAUX PUBLICS.

Une exposition des travaux publics d'un pays aussi renommé que le Canada sous ce rapport devenait essentielle, parce que, outre le profit matériel qui devait découler de cette manière de faire connaître la route la plus directe et la plus avantageuse entre l'Europe et Chicago, nous ne pouvions manquer de nous rehausser dans l'estime de l'univers par l'exposition que nous pouvions faire sous ce rapport. La grande carte montrait la position et l'étendue de notre réseau de chemins de fer et de canaux; mais, pour en mieux faire comprendre l'importance, il fallait l'accompagner de modèles, de plans et de photographies. Il fut décidé de montrer le Saint-Laurent, entre le lac Ontario et Québec, sur une échelle d'environ un mille au pouce, qui faisait voir en même temps, outre l'immensité et les avantages de cette route sous le rapport de sa longueur, l'énorme travail de l'approfondissement du lit du fleuve en aval de Montréal, ainsi que la situation et les dimensions des canaux en amont de cette ville. Des plans des grands travaux de maçonnerie des canaux de Lachine

et de Welland, et des modèles des nouvelles écluses et portes d'écluse, complétaient l'exposition, qui aurait pu être beaucoup plus considérable, n'eussent été les frais et le temps nécessaires, et embrasser les chemins de fer, comme l'Intercolonial, ainsi que ces travaux purement canadiens—les glissoires et autres améliorations des rivières faites pour faciliter le descente des bois de construction, etc.,—lesquels auraient formé un étalage fort intéressant en rapport avec nos canaux.

Une série complète de photographies des édifices publics du Canada, non-seulement ceux d'Ottawa, mais aussi les bureaux de douane et de poste dans d'autres villes, ainsi qu'une grande vue coloriée de l'intérieur de la bibliothèque parlementaire à Ottawa, fut également préparée et excita quelque surprise et beaucoup d'admiration à Paris.

Les commissaires des chemins de fer de Québec et des grandes compagnies—le Grand Tronc, le Grand Occidental et le Sud du Canada—furent aussi invités à contribuer à cette partie de notre exposition, en sorte que notre réseau de chemins de fer était très honorablement représenté. Des plans du pont suspendu de Niagara, dont la portée est la plus grande qui soit au monde, avec une magnifique aquarelle des chutes, par M. Wise, I. C., furent envoyés par l'ingénieur canadien, M. S. Keefer, qui reçut pour cela une médaille d'or.

Les municipalités jouent un rôle important dans les expositions internationales en Europe, les grandes villes exposant leurs travaux de drainage, leurs aqueducs et les améliorations apportées à leurs rues. Comme l'intention était de montrer le Canada tel qu'il est, ainsi que l'état d'avancement de ses villes, etc., les corporations des principales d'entre elles furent invitées à se porter exposantes à Paris. Presque toutes accueillirent d'abord cette proposition favorablement, mais aucune n'y donna suite, principalement parce qu'elles n'avaient pas de plans préparés d'avance et parce que leur préparation aurait entraîné quelque dépense de temps et d'argent. Si elles eussent exposé, toutes auraient obtenu les plus hauts prix et augmenté d'autant le total du pays. Il faut espérer que les diverses corporations s'occuperont à loisir de faire préparer des plans de leurs travaux publics, afin qu'elles puissent plus tard concourir dans les expositions, comme la chose se fait dans toutes les villes européennes. Ces plans auraient toujours pour ces villes la valeur de ce qu'aurait coûté leur préparation.

Ces mêmes considérations méritent aussi l'attention de nos compagnies de chemins de fer et du département des travaux publics, car ces albums de plans et de photographies, avec texte descriptif, forment toujours l'un des traits saillants des expositions internationales européennes.

STATISTIQUES.

C'est ici le lieu de signaler quelques autres défectuosités. Tandis que l'on peut se procurer tous les ans les statistiques relatives aux importations et exportations, au trafic des chemins de fer et des canaux, à la navigation et aux pêcheries, au système postal, aux banques, assurances, etc , etc., il n'y a au Canada aucun moyen d'obtenir les importantes statistiques de l'agriculture, des manufactures et des mines, autres que celles fournies par le recensement décennal. Les rapports de 1871 étaient trop anciens pour l'exposition de 1878. Il nous semble que l'on pourrait utiliser le système de la cotisation pour obtenir des données sur les progrès des manufactures et de l'agriculture et l'augmentation de leurs produits.

PHOTOGRAPHIES.

MM. Notman et Sandham, qui avaient pris des photographies de groupes de Canadiens montés sur des patins ou des raquettes, furent invités à les envoyer à Paris. Ils complétèrent la série de nos amusements d'hiver par un nouveau et magnifique tableau du jeu de galets (*curling*) sur la glace du Saint-Laurent, avec la ville et la montagne de Montréal en arrière-plan. Ils préparèrent aussi des vues des ponts Victoria et International, exposées par le chemin de fer Grand Tronc (qui n'étaient pas seulement des photographies, mais de véritables œuvres d'art), et aussi de l'intérieur et de l'extérieur de l'hôtel Windsor, Montréal, que son propriétaire, James

Worthington, écr., consentit volontiers à fournir. Aucune partie de la section canadienne n'excita un plus grand intérêt que ces belles contributions.

PÊCHERIES.

Dans le but de mieux faire connaître et apprécier nos pêcheries, le professeur Hind fut engagé à préparer des cartes de l'habitat de nos poissons, qui excitèrent un grand intérêt et reçurent la médaille d'or.

RÈGLEMENTS.

Pour réduire les frais de transport, il fut jugé à propos d'envoyer les effets destinés à l'exposition par eau, et par la route du Saint-Laurent, et en conséquence les règlements disaient que ces effets seraient expédiés sans frais pour les exposants jusqu'au 1er novembre 1877, mais à leur frais après cette date. Le peu de temps que cela donnait pour les préparatifs, seulement cinq mois (ou à peu près la moitié du temps donné pour l'Exposition de Philadelphie), empêcha sans doute quelques-uns de nos fabricants d'exposer leurs produits à Paris.

Un changement plus grave apporté dans les conditions imposées à ceux-ci, comparativement à celles qui régissaient l'envoi des produits à Philadelphie, fut que les règlements stipulaient que " tous les articles exposés seront vendus pour le compte du propriétaire, pendant ou après l'Exposition, à moins qu'ils ne soient renvoyés au Canada sur requête spéciale et aux frais de l'exposant, la commission canadienne ne pouvant payer aucun frais de retour, sauf pour les collections scientifiques spéciales d'une grande valeur; et, de plus, un autre règlement disait que " la commission canadienne ne sera aucunement responsable des pertes ou avaries d'aucune sorte."

Ces règlements, qui eurent sans doute pour effet d'en empêcher quelques-uns de s'inscrire, avaient été adoptés par suite des fortes réclamations pour dommages qui avaient été payées à propos des effets exposés à Philadelphie, le gouvernement s'étant chargé de leur renvoi en bon état. Enfin, l'annonce faite au commencement de l'été qu'il ne pourrait être donné qu'une portion restreinte de l'espace demandé, découragea sans doute un certain nombre de ceux qui se proposaient d'exposer et entrava aussi jusqu'à un certain point les efforts de la commission. Lorsque nous considérons le fait que le Canada n'avait pas offert de médailles à ses exposants à Paris, comme il l'avait fait à Philadelphie, et que les exposants canadiens pouvaient, dans cette dernière ville, veiller à leurs propres intérêts sans avoir à faire de grandes dépenses ni perdre beaucoup de temps—ce qu'ils ne pouvaient faire à Paris—on ne peut qu'apprécier davantage les services rendus par ces patriotiques Canadiens qui sont venus de l'avant pour soutenir la réputation de leur pays à l'Exposition de Paris en 1878.

Dans les occasions antérieures, le Canada avait été représenté aux expositions internationales en Europe par son gouvernement, qui avait choisi et acheté les effets envoyés; et c'est là le système généralement adopté par les autres colonies de l'empire. L'Exposition de 1878 est la première à laquelle la Confédération ait exposé, et il n'y a aucun doute qu'en faisant appel à l'esprit d'entreprise et au patriotisme de ses producteurs et fabricants, le Canada a pris rang comme nation à côté de celles de l'Europe dont les particuliers représentaient leurs pays respectifs. Tandis que les exposants à Paris avaient à lutter contre ces désavantages comparativement à l'Exposition du Centenaire, les commissaires canadiens à celle de Paris furent aussi moins heureux que leurs prédécesseurs à Philadelphie. Pour le Centenaire, des commissions consultatives, présidées par des ministres de la couronne provinciaux, furent organisées dans chaque province de la Confédération et étaient composées de personnes occupant des charges officielles et autres, animées d'un grand zèle et possédant beaucoup d'expérience et de connaissances locales et techniques, dans toutes les parties du pays, et rattachées à tous les genres d'industrie. Ces personnes étaient au nombre de 41 dans Ontario, 44 dans Québec ; 22 dans la Nouvelle-Ecosse, 24 dans le Nouveau-Brunswick, 10 dans l'Ile du Prince-Edouard, 6 dans le Manitoba, et 7 dans la Colombie-Britannique—formant en tout plus de 150 dont les services étaient acquis

à cette commission. De plus, la proximité de Philadelphie et la libéralité des compagnies de chemins de fer, qui transportaient les effets destinés à l'Exposition à moitié prix, réduisaient les frais, les délais et les maniements au minimum, tout en procurant à la commission du Centenaire l'inestimable concours de beaucoup d'exposants canadiens.

TROPHÉE.

A la fin d'août 1877, il fut reçu une lettre du prince de Galles dans laquelle il disait: "L'espace accordé à la Grande-Bretagne est attenant à un vestibule et une tour qui ont été réservés pour les trophées internationaux, dont une petite partie seulement aurait été donnée à la Grande-Bretagne. Les Français, à ma demande personnelle, m'ont donné la permission exclusive de m'en servir pour une série de trophées représentant les produits naturels et des manufactures des différents gouvernements coloniaux. Cette tour forme l'entrée principale de la galerie des machines étrangères, et elle a 115 x 142 pieds et 100 pieds de hauteur. J'ai placé les différents trophées des colonies tout près des Indes, parce que je désirais que les gouvernements coloniaux occupassent cette position saillante en sus de l'espace réservé dans l'édifice principal." Son Altesse Royale invitait le gouvernement canadien à l'informer s'il voyait jour à élever un grand trophée dans le centre de la salle. "Les Français," ajoutait Son Altesse Royale, "n'ont accordé cette tour, qui est une position très importante aboutissant à la Seine et formant la principale entrée à l'Exposition, qu'à condition que je soumettrais à leur approbation la manière dont je voulais en disposer."

C'était là une offre dont n'importe quelle nation du monde aurait été orgueilleuse. Cette tour devait être la place où toutes les nations étrangères devaient être mises en évidence, et l'on en offrait l'espace central à l'usage exclusif du Canada.

Cette offre fut promptement acceptée, et le dessin du trophée fut commencé sous la direction de M T. S. Scott, l'architecte en chef du ministère des travaux publics. L'espace qui nous avait été réservé dans la section ayant été trouvé insuffisant, des considérations utilitaires gouvernèrent en grande partie le dessin, et le trophée fut projeté de manière à assurer le plus d'espace utile pour l'exposition des objets, à une hauteur à laquelle ils pouvaient être facilement vus et examinés. Dans ce but, on donna à la base la forme d'une croix, et le premier balcon reçut un encorbellement qui augmentait l'espace sans accroître la superficie de la fondation au-delà des limites prescrites. La hauteur autorisée était de 100 pieds, et cela donnait de l'espace pour deux autres balcons plus élevés, auxquels on arrivait par un escalier en spirale dans le centre, et qui lui servaient en même temps d'ornement.

Le dessin du trophée fut expédié en octobre pour l'approbation de la commission royale, qui l'adopta immédiatement et le transmit à la commission française, qui s'en exprima très satisfaite et l'admira beaucoup. Ce fut évidemment une agréable surprise pour les Anglais et les Français que le Canada eût aussi promptement et aussi bien résolu une question difficile et produit un dessin si bien approprié à la situation. En examinant le dessin l'on verra qu'une grande partie de l'effet est dû au balcon d'encorbellement et à la "croix" au-dessous, qui doublaient presque la façade extérieure, en sorte que nous sommes redevables à cette grande mère de l'invention—la nécessité —d'un résultat qui est toujours plus satisfaisant lorsque l'utile est allié au beau.

L'espace affecté à ce grand trophée au centre de la tour avait 900 pieds carrés, outre lequel, à une distance d'environ vingt pieds, quatre espaces plus petits de cinquante pieds carrés chacun furent accordés au Canada, dans lesquels furent déposés les produits les plus volumineux de nos forêts et de nos mines.

VITRINES.

Il fut décidé que les vitrines dont nous avions besoin pour tous nos effets, à l'exception des machines, voitures, bateaux, bois et minéraux, seraient faites ici et serviraient ainsi à faire connaître les bois et la main-d'œuvre du Canada. Ces vitrines, à cause de leur hauteur, exigeaient des caisses d'emballage faites de planches

de pleine longueur, qui serviraient à faire les installations à Paris. Les caisses furent assemblées avec des vis et purent être défaites sans les endommager.

LE "NEWFILD."

Afin de diminuer le coût du fret sur un volume aussi considérable que celui que formaient nos caisses, nos bois, bateaux, voitures et instruments aratoires, il fut décidé de les expédier de Montréal par le vapeur de l'Etat, le *Newfield*, en novembre, après qu'il eut livré ses approvisionnements aux phares d'en bas. Il partit de Montréal, presque rempli, le 19 novembre, arrêta à Québec et à Pictou pour prendre des effets, et atteignit Halifax le 1er décembre. Il y fut retenu jusqu'au 19, afin d'arrimer la cargaison de nouveau et lui donner plus de poids dans la cale pour son voyage d'outre-mer. Bien que le steamer pût porter un volume de 800 tonneaux, et qu'il fût rempli jusqu'au pont, le poids de sa cargaison n'était en réalité que de 135 tonneaux. Outre les considérations d'économie, il y avait encore un avantage à envoyer les produits canadiens sur la Seine dans un steamer de l'Etat, dont les officiers étaient en uniforme et portant le pavillon du Canada en tête de mât. Le *Newfield* remonta la Seine depuis le Hâvre jusqu'à Rouen, où il arriva le 2 janvier. L'entrée du nouvel arrivant portant un pavillon étranger fut saluée avec satisfaction comme les premiers fruits de l'invitation de la France, notre chargement étant le premier qui arrivait à l'Exposition—et la France était évidemment contente de voir que nous lui faisions honneur par la manière aussi bien que par la matière de notre envoi. A Rouen, la Chambre de Commerce, dont le président, M. Pouyer-Quertier, était également président du Sénat, visita le *Newfield* et présenta une médaille d'or au capitaine à l'occasion de l'arrivée du premier steamer portant le pavillon canadien.

Une barge de la Seine de 500 tonneaux accosta le *Newfield* et reçut toute sa cargaison, les caisses étant empilées bien haut au-dessus du pont. Le mauvais temps retarda le transbordement jusqu'au 12, et la crue de la Seine retarda aussi le voyage de la barge, en sorte que ce ne fut que le 27 janvier qu'elle arriva au quai en face du Champ-de-Mars. Malgré ce retard, les caisses canadiennes furent les premières entrées dans le palais de l'Exposition.

LE CANADA A PARIS.

L'Exposition de Paris de 1878, par ses proportions, les frais qu'elle a entraînés, sa magnificence et la rapidité de construction des bâtiments, a de beaucoup surpassé toutes celles qui l'avaient précédée, et en conséquence elle exigeait un effort correspondant de la part de toutes les nations étrangères qui avaient accepté l'invitation de concourir à une exposition universelle dans la ville la plus richement décorée du monde.

Le tableau suivant permet d'établir une comparaison entre l'Exposition de Paris de 1878 et toutes les grandes expositions internationales.

Place.	Date.	Nombre de jours ouverte.	Nombre d'exposants.	Nombre de visiteurs.	Superficie couverte en acres.	Coût.	Recettes.
						$	$
Londres.....	1851	141	13,917	6,170,000	20	1,464,000	2,530,000
Paris.....	1855	200	23,954	4,533,464	30	4,000,000	1,640,000
Londres.....	1862	171	28,663	6,211,103	24	2,300,000	2,360,000
Paris..	1867	210	50,226	9,300,000	41	4,596,763	2,822,932
Vienne.....	1873	186	42,548	7,254,287	50	9,850,000	2,000,000
Philadelphie.	1876	159	35,298*	9,910,966	75	8,330,000	3,850,000
Paris.....	1878	194	56,000	16,032,725	.....	11,000,000	2,530,750

* Américains, 12,298. Etrangers, 23,000.

Je n'ai pu savoir au juste la superficie couverte à Paris en 1878, mais le Dr Edward H. Knight, du département d'Etat à Washington, l'un des jurés de la commission des Etats-Unis, écrit à ce sujet :—

" Le bâtiment du Champ-de-Mars avait, d'après les chiffres officiels, 650 mètres de longueur et 350 de largeur, ce qui, réduit à notre manière de compter, donne 2,447,536 pieds carrés; en déduisant 150,000 pieds pour deux allées entourées, l'espace couvert serait de 2,297,536 pieds. La superficie des cinq principaux édifices au Centenaire était :—

Bâtiment	principal	872320 pieds.
"	des machines	594,920 "
"	des arts	76,650 "
"	de l'agriculture	442,800 "
"	de l'horticulture	73,319 "
	Total	1,970,409 pds.

en sorte que la différence en faveur de Paris est de 327,127 pds.

" En chiffres ronds, le palais de l'Exposition de Paris est d'un cinquième plus grand que la superficie totale des cinq édifices du Centenaire. Sans faire un calcul très exact de la superficie des annexes et des bâtiments détachés, soit à Paris ou à Philadelphie, je suis porté à croire que l'Exposition de 1876 n'était pas supérieure à celle-ci sous ce rapport; toutes deux surpassent, tant pour l'édifice principal que pour le nombre de bâtiments détachés, toutes les précédentes. La différence entre les Expositions de Paris de 1867 et de 1878 est comme 153 est à 240. L'Exposition de Londres de 1862 aurait, relativement à toutes deux, la proportion de 92, sans aucune annexe importante."

Les nations qui s'y trouvaient représentées étaient, en Europe—l'empire britannique, la Russie, l'Autriche, la Hongrie, l'Italie, la Belgique, la Suisse, la Norvége et la Suède, la Hollande, l'Espagne, le Portugal, la Grèce, le Danemark, le Luxembourg, Saint-Marin et Monaco; en Asie—la Chine et le Japon, la Perse, Siam et Anam; en Afrique—l'Egypte, le Maroc et Tunis; en Amérique—les Etats-Unis de l'Amérique du Nord, le Canada, la République Argentine et un syndicat des Etats de l'Amérique Centrale et du Sud, Salvador et l'Uruguay.

Le Mexique, avec lequel la France n'avait pas de relations diplomatiques, n'a rien exposé comme nation; l'Allemagne refusa, mais lorsqu'il fut trop tard pour autre chose, elle exposa dans la galerie des Arts; la Turquie, qui avait accepté, fut empêchée par sa grande guerre de prendre part à l'exposition.

Le palais du Champ-de-Mars, qui était l'édifice principal de l'exposition, couvrait un espace de 2,315 pieds de longueur par 1,145 de largeur, et était également partagé entre la France et les autres nations. Le devant et l'arrière étaient formés par de hauts et larges vestibules, chacun desquels avait des dômes au centre et aux encoignures. Ces vestibules étaient reliés par de longs corridors, à l'exception d'un espace de 213 pieds de largeur au centre, qui séparait la moitié française de celle des étrangers dans les cours industrielles. Les galeries des arts étaient placées dans cet espace central, qui avait une avenue ouverte de 42 pieds de largeur de chaque côté des galeries, celle du côté des étrangers portant le nom d'*Avenue Internationale* ou *rue des Nations*, parce que sur cette façade chaque nation avait érigé un bâtiment caractéristique qui reproduisait le style architectural des différents pays. Il n'y avait rien de semblable du côté français, et c'est à cause de cela et de la plus grande variété des produits du côté étranger que celui-ci devint le principal point d'attraction, et que son vestibule qui donnait sur la Seine, appelé le " grand vestibule," devint l'entrée principale du palais.

Ce vestibule, qui était la portion la plus importante de l'espace britannique, fut entièrement abandonné aux Indes et aux colonies de l'empire britannique, pour y exposer les collections spéciales de leurs produits naturels et industriels. La tour cornière du grand vestibule formait l'entrée principale de la galerie des machines étrangères, et, par suite de sa proximité aux annexes agricoles anglaises, et à la

célèbre "Bouteille" espagnole, ainsi que du voisinage immédiat du restaurant anglo-américain, cette tour devint une entrée favorite, et le premier objet qui frappait la vue du visiteur en entrant était le haut trophée canadien, entouré par quatre autres plus petits appartenant aussi à notre pays.

SECTION CANADIENNE.

La "section" consacrée aux colonies était à l'autre extrémité de l'espace britannique, immédiatement voisine des Etats-Unis, et se composait d'une lisière d'environ 110 pieds de largeur, partant de la rue des Nations et aboutissant à la galerie des machines. Une moitié de cette largeur fut donnée au Canada, et c'était la plus importante—celle qui faisait face à la rue des Nations—l'autre moitié étant occupée par les quatre principales colonies australiennes.

Deux galeries transversales, parallèles aux vestibules, en avant et en arrière, divisaient le palais du Champ-de-Mars en trois sections. La première de ces galeries en partant de la Seine, la galerie Rapp, était une continuation de l'Avenue Rapp, la principale entrée des voitures à l'Exposition. Après l'espace réservé aux Etats-Unis se trouvait celui de la Suède et de la Norvége, qui s'étendait jusqu'à la galerie Rapp.

Les visiteurs de la section anglaise qui arrivaient par la porte Rapp et tournaient par la première aile en traversant la Suède et la Norvége, puis les Etats-Unis, se trouvaient ensuite au Canada. Ainsi les visiteurs de la section anglaise qui arrivaient par deux des principales entrées se trouvaient tout d'abord introduits au Canada.

La façade canadienne sur la rue des Nations qui n'était pas couverte de constructions était fermée à glace, ce qui permettait de recevoir la lumière du côté de l'est, et comme elle se trouvait à l'ombre passé midi, elle était, durant les chaleurs, beaucoup plus fraîche que la partie plus rapprochée de la galerie des machines, qui se trouvait réchauffée et éclairée par la toiture en verre. Un passage transversal à travers la section canadienne s'ouvrait sur un jardin faisant face à la rue des Nations et conduisait à une division de cette dernière qui, vu son contenu et sa proximité de la Seine et de la porte Rapp, était plus fréquentée que toute autre partie de cette très attrayante section de l'Exposition.

Ces détails ont été donnés pour faire voir la position occupée par le Canada dans le palais du Champ-de-Mars, qui n'aurait pas pu être plus favorable. Ses droits à la priorité comme colonie furent toujours reconnus sans conteste, et ce n'était que justice, car il occupait autant d'espace de "section" que toutes les autres colonies réunies, outre qu'il était la seule des colonies qui exposât dans les annexes de l'agriculture et de la marine.

Les autres colonies qui, avec l'Inde et le Canada, se joignirent à l'empire britannique, étaient la Jamaïque, la Guyane-Anglaise, Trinidad, Lagos, le Cap de Bonne-Espérance, Ceylan, les Strait Settlements, l'île Maurice, les Seychelles, la Nouvelle-Galles du Sud, Victoria, Queensland, l'Australie Méridionale et l'Australie Occidentale.

LA SECTION ANGLAISE.

La section anglaise (dont le Canada formait partie avec les autres colonies) est décrite comme suit par le rédacteur d'*Engineering* :—"Parmi les nations étrangères, la place d'honneur à l'Exposition de Paris a été réservée pour l'Angleterre, ses colonies et son empire de l'Inde. L'organisation de la commission britannique est particulière et bien faite. Pour la première fois dans l'histoire des expositions internationales, il n'a pas été nommé de commission générale pour conduire les opérations. Dès le commencement Son Altesse Royale le prince de Galles annonça son intention d'agir en même temps comme commissaire exécutif et président. Le fait que la prince de Galles ait favorisé la commission et le pays en agissant comme président et commissaire exécutif est non-seulement un honneur, mais d'une grande valeur pratique, puisqu'il apporte à ce travail une rare habileté d'organisation et d'administration, et qu'il travaille beaucoup dans l'accomplissement de cette tâche qu'il s'est imposée de lui-même, en subordonnant le prince au président.

"Mais, de plus, c'est un honneur qui est en réalité mieux apprécié en France que dans notre propre pays, que l'héritier présomptif se soit ainsi identifié avec ce merveilleux monument de la grandeur et de l'industrie françaises. L'empire des Indes et les colonies apprécient également l'honneur de suivre un aussi auguste chef, et dans cette exposition au moins, l'Angleterre a pris une part digne d'elle-même et de la France.

"La façade anglaise dans l'avenue des Nations est, avec ses édifices, du caractère le plus riche et le plus intéressant, et le prince de Galles, désirant contribuer d'une manière pratique au succès de l'Exposition, consentit à prêter sa collection indienne, et à cet effet ainsi que pour les produits généraux de l'empire indien, la moitié du grand vestibule qui fait face à la Seine fut placée à la disposition de notre pays. Le pavillon qui touche au vestibule à l'ouest est réservé au Canada et aux colonies australiennes.

"Le quatrième édifice (sur l'avenue Internationale) est une construction réellement remarquable : il a été construit par MM. Cubitt et Cie, qui exposent aujourd'hui pour la première fois. Le dessin de la façade a été fait par M. Gilbert Redgrave et est d'un genre d'architecture que l'on rencontre quelquefois dans les vieux châteaux du Cheshire et du Staffordshire. Les murs, qui sont en ciment fin, sont presque entièrement cachés par des boiseries richement décorées, dont les dessins et l'exécution tombent plutôt dans la catégorie de l'ébénisterie que dans celle de la menuiserie. Cette maison a été donnée par Son Altesse Royale le président, pour l'usage de la commission canadienne."

Le Canada était la seule colonie qui eût des bureaux sur l'avenue Internationale, et ce n'est là que l'un des nombreux services que lui rendit le prince de Galles. A sa demande, notre Manuel et notre catalogue furent imprimés à l'atelier des libraires de Sa Majesté, à bien meilleur marché que nous n'aurions pu le faire faire ailleurs.

La commission canadienne fut aussi comblée de faveurs incessantes par sir Philip Owen, le représentant du prince à Paris. Sir Philip, cependant, se refusa constamment à nos remerciements, en disant qu'il avait reçu l'ordre positif de S. A. R. de faire tout en son possible pour nous aider et nous mettre sur le même pied que les exposants anglais. A la clôture de l'Exposition, les exposants anglais, y compris ceux des colonies, se réunirent pour offrir à sir Philip un témoignage de reconnaissance, auquel le Canada contribua. L'Exposition était visitée tous les jours durant l'installation par beaucoup de Parisiens et d'étrangers assez influents pour avoir leur entrée durant l'installation, et le Canada, dès les premiers arrivages, attira en conséquence plus que sa part de leur attention, ainsi que de celle de la presse parisienne. Les questions que l'on nous faisait démontraient une étonnante ignorance de la part de beaucoup de Français sur le compte de l'une de leurs anciennes possessions. Une étrenne parisienne, ou jouet d'enfant, pour le Jour de l'An de 1878, était un pantin à ressort, ou une figure dansante à double face, appelé "Po Paul et Canada," dans lequel, tandis que "Po Paul" était représenté comme un caucasien, Canada était dépeint comme un nègre du type le plus prononcé, et les vers de la chanson qui y étaient attachés nous décrivaient comme un "petit nègre" et un "oiseau du Congo." Lorsque nos bannières frappaient les yeux des jeunes Parisiens en entrant dans l'exposition, leur expression souriante montrait qu'ils se trouvaient en pays de connaissance, et ils se mettaient à chantonner l'air et les mots d'un air apparemment populaire.

Pour combattre cette idée, les cartes de nos exposants furent surmontées d'une petite sphère imprimée en couleurs, qui servit aussi de vignette à notre manuel, montrant l'Amérique du Nord divisée entre le Canada, les Etats-Unis et le Mexique, en sorte que le visiteur, en examinant un article canadien, ne pouvait manquer de voir de quel coin du globe il venait. Quelques-uns croyaient que le Canada était un pays tropical parce que nous faisions du sucre, l'érable étant supposé être une canne à sucre. D'autres nous confondaient sans doute avec les Canaques—sauvages qui s'étaient récemment révoltés contre les Français dans la Nouvelle-Calédonie ; mais, quelle qu'en fût la cause, il n'y avait aucun doute que parmi les masses le continent de l'Amérique du Nord était presque exclusivement assigné aux Etats-Unis et au Mexique.

TROPHÉE.

Le trophée, qui ne pouvait être commencé avant que le dessin en eût été accepté par les Français, fut expédié le 29 janvier et arriva au Hâvre le 28 février. Bien que le palais devait être prêt à recevoir les effets le 1er janvier, la tour du trophée ne fut couverte qu'en mars, et le vitrage ne fut terminé et l'intérieur mis à l'abri de la pluie qu'après l'ouverture en mai. Comme l'on avait prévu que ce travail ne pouvait souffrir aucun retard, il fut décidé de le faire exécuter au Canada, avec des bois canadiens, et, comme les vitrines, il devait servir à faire connaître nos bois et notre main-d'œuvre; il devait être envoyé sous les soins d'un employé du département des travaux publics, au fait de sa construction, afin qu'il pût être monté du mieux possible et sans perte de temps. M. D. Ewart, architecte, fut choisi à cette fin, et il accompagna l'ouvrage et assura la plus grande célérité dans son transport.

VITRINES.

Le montage de nos vitrines était aussi un travail considérable, car elles couvraient une façcde de près d'un quart de mille de longueur. Elles étaient composées de châdres, comme des portes vitrées de grandeur uniforme, de près de trois pieds de largeur et de onze pieds de hauteur; elles étaient munies de coins en biseaux qui permettaient de les assembler sous différentes formes, carrées, oblongues, octogones, en L ou en T—et elles durent une grande partie de leur popularité à cette circonstance. Pour leur plan, leur bois et leur exécution, ainsi que pour leur effet général, elles n'avaient pas de rivales dans toute l'Exposition. Un commissaire russe exprima l'intention d'adopter ce système à l'avenir comme étant le meilleur qu'il eût vu, et l'architecte de la commission des Etats-Unis les proclama les meilleures de tout l'édifice, non pas à cause des bois ou de la main-d'œuvre, qui lui étaient familiers, mais, disait-il, comme étant les mieux adaptées aux besoins de la situation.

Les panneaux extérieurs (ou châssis) seulement furent préparés en Canada, et les dessus, dessous, cloisons et doublures en drap ou en papier restaient à faire ou acheter pour recevoir les objets exposés. Le bois nécessaire fut fourni par les caisses d'emballage. L'assemblage des onglets, des moulures des coins et le montage des portes durent être faits en même temps que leur érection.

Les arches d'ornement, les galeries, les trophées secondaires, les écrans, les comptoirs et tablettes, etc., constituaient le travail d'installation, et, même sans le trophée, auraient exigé les services d'un architecte. Il était donc fort heureux pour la commission que nous eussions M. Ewart, architecte habile et énergique, pour veiller à ce travail d'installation, car les vitrines ayant été dessinées et en partie faites dans les ateliers du gouvernement, à Ottawa, elles lui étaient aussi familières que le trophée lui-même. Peu de temps après que l'érection du trophée eût été commencée, un jeune canadien, M. W. Brymner, autrefois employé comme dessinateur dans le bureau de l'architecte en chef à Ottawa, arriva à Paris pour étudier son art, et comme nos travaux se faisaient dans trois endroits différents—la section, l'annexe et la tour du trophée—il fut temporairement engagé pour aider à M. Ewart, qui, cependant, avait cinquante ouvriers à diriger. A Paris, nous ne pouvions rien faire par à peu près. Chaque décoration, arche, etc., était d'abord déterminée par un dessin, et c'est à ce fait plus qu'à tout autre qu'est dû l'heureux résultat de l'ensemble. Chaque commission avait un ou plusieurs architectes ou ingénieurs à son service, soit comme membres, soit comme attachés, et le Canada occupait un espace plus considérable et plus en vue que certains autres pays. L'administration française comprenait plus de vingt architectes et ingénieurs, et parmi les pays moins importants, la Suisse, la Grèce, le Luxembourg, le Portugal, Tunis, la Suède, le Danemark, le Maroc, San Marin, avaient tous des architectes sur leurs commissions, et les trois premiers avaient et des ingénieurs et des architectes. De fait, une inspection du Champ-de-Mars démontre au premier coup-d'œil que l'effet produit est principalement dû à l'art de l'architecture et du génie civil.

LA MOUCHE A PATATES.

Bien qu'ils fussent exempts des visites de la douane (le palais de l'Exposition ayant été constitué entrepôt de douane), le Canada et les Etats-Unis, comme étant

les seuls pays qui produisaient la mouche à patates, furent assujétis à l'application d'une loi qui prescrivait que les caisses ne pouvaient être ouvertes qu'en présence d'inspecteurs et que tous les matériaux d'emballage devaient être brûlés. Cela nous causa quelque retard, car nous ne pouvions pas toujours trouver un inspecteur à point. Bien qu'un fourneau portatif fut apporté dans notre section, on ne découvrit aucune mouche, et, heureusement pour tout le monde, on n'essaya de rien brûler, car le feu aurait pu s'étendre plus loin qu'on ne l'aurait voulu.

INSTALLATION.

Pour le travail d'installation, lorsqu'il y avait tant à faire en si peu de temps, la commission se trouvait à court de bras. Néanmoins, elle eut la chance de s'assurer les services de gens de bonne volonté pour lui aider. M. J. A. Potter, autrefois de Toronto, mais actuellement domicilié à Paris, portait beaucoup d'intérêt à notre exposition et rendit à la commission, gratuitement, de nombreux et importants services. M. McElroy, aussi autrefois citoyen de Toronto, mais aujourd'hui établi aux Etats-Unis, était l'un des exposants dans la section des Etats-Unis immédiatement voisine de celle du Canada. Homme énergique et expérimenté dans les affaires de ce genre, il offrit à la commission de lui aider dans les préparatifs de l'ouverture. M. R. Malcolm, l'un des plus importants exposants canadiens, aussi de Toronto, et l'un du petit nombre de ceux qui restèrent à Paris après avoir terminé leur travail, offrit également ses services à la commission, et ils lui furent d'un grand secours.

Dans le partage primitif de l'espace fait par la commission royale, le Canada et les plus grandes colonies de l'Australie avaient été placés immédiatement à côté de la mère-patrie, et une étroite lisière avait été réservée entre nous et les Etats-Unis pour les plus petites colonies.

Comme nous avions besoin de plus d'espace superficiel que celui qui nous avait été départi, ainsi que beaucoup d'espace mural, que la cloison élevée entre la section des Etats-Unis et celle de l'Angleterre pouvait nous offrir, nous demandâmes instamment que notre section fût portée jusqu'à la limite des Etats-Unis. La difficulté était de trouver où placer les petites colonies, tout l'espace britannique étant occupé. On ne pouvait les placer qu'en resserrant les Indes dans le grand vestibule, mais pour cela il aurait fallu construire un pavillon très dispendieux. Nous avions à lutter contre cette question de dépense et aussi contre l'opposition très naturelle de l'architecte de la cour des Indes à ce que l'on rétrécît son espace. Cependant S.A.R. appuya notre demande (nonobstant l'effet défavorable qu'elle devait avoir sur sa magnifique collection indienne), ainsi que l'honorable M. Meade, sous-secrétaire d'Etat au département des Colonies, sir John Rose et sir Philip Owen, et cet espace nous fut accordé. Mais nous fûmes plus tard appelés à fournir £200 pour permettre aux petites colonies que nous avions délogées de faire une figure présentable dans leurs nouveaux quartiers.

Il fallait acheter ou louer les verres des vitrines pour l'occasion, et après avoir essayé plusieurs échantillons, il fut décidé que des glaces seules pouvaient convenir à cet objet, et nous fûmes assez heureux pour les faire poser, assurer contre tout accident, et enlever, pour une somme pas plus élevée que n'aurait coûté l'achat du verre ordinaire. La première de ces dépenses aurait été la même dans les deux cas, et en comparant l'effet des deux qualités, les commissaires furent unanimement d'avis qu'il valait mieux louer les glaces qu'acheter des vitres ordinaires.

En montant nos vitrines nous éprouvâmes un embarras à cause d'une rangée de colonnes en fonte qui marquaient les frontières de l'avenue principale à travers notre section. Le centre de ces colonnes était la ligne de façade, et comme elles n'étaient éloignées que d'une perche les unes des autres, et que tous les passages devaient nécessairement passer entre elles, il n'y avait aucun espace pour disposer nos vitrines de chaque côté des passages de manière à éviter les colonnes. Voyant que les Français tranchaient eux-mêmes la difficulté en empiétant sur l'avenue et en encaissant les colonnes dans leurs comptoirs, nous suivîmes leur exemple et fîmes de chaque colonne le centre d'un devant de vitrine, en plaçant les glaces autour de celle-ci.

Nonobstant l'allégation de ce précédent français, nous fûmes arrêtés deux fois pour empiètement, probablement parce que le directeur de la section étrangère n'était pas le même que celui de la section française, mais à la fin on nous permit de continuer, car il était évident que nous ne pouvions pas tailler nos vitrines de manière à les uniformiser avec la façade réglementaire et qu'il nous fallait les poser soit en arrière soit en avant des colonnes.

Pour masquer les colonnes derrière la glace centrale, cette glace fut étamée, ce qui nous donna, au prix de quatorze francs chaque, un miroir central pour chaque vitrine faisant face à la Grande Avenue. Comme il y avait sept colonnes de chaque côté, nous avions quatorze de ces miroirs qui ne nous coûtaient que $39 en tout, et comme ils se faisaient face les uns les autres, l'effet était très brillant. Les sept colonnes d'un côté furent utilisées en y posant, au-dessus des vitrines et des miroirs, les écussons des sept provinces de la Confédération, et sur celles qui faisaient face aux écussons ceux des villes capitales de ces provinces.

Les entrées dans notre section des côtés de l'Angleterre, des Etats-Unis et de l'Australie, étaient surmontées d'arches qui supportaient un orignal, un ours et un chevreuil.

La cour canadienne était bien fournie de chaises de différents patrons, et en conséquence elle était un lieu de repos favori pour les visiteurs fatigués.

Par suite de l'état incomplet de la tour du trophée, notre travail y fut suspendu depuis le 14 de mars jusqu'au 2 d'avril. La "cour d'éducation," dans la section qui touchait à la "façade du jardin," ne fut vitrée par les Français que vers la fin d'avril, et l'on ne pouvait rien mettre à moins de dix pieds de la ligne sans l'exposer à la pluie. Nos objets d'enseignement étaient donc les seuls qui ne fussent pas prêts pour l'ouverture le 1er mai. Notre position à cette époque se trouve expliquée dans la lettre qui suit du très honorable Lyon Playfair au premier ministre du Canada :—

"PARIS, 26 avril 1878.

"CHER M. MACKENZIE,—Je suis venu ici pour faire une inspection préliminaire de l'Exposition en ma qualité de président du comité des finances de la commission royale, avant l'inspection du département de l'industrie par le prince de Galles, qui doit avoir lieu dans quatre jours. Je ne puis m'empêcher de vous complimenter sur l'admirable position prise par le Canada dans l'Exposition. C'est la seule colonie qui sera prête pour l'inspection du prince lundi prochain. Le trophée, qui est admirable, ne pourra être prêt avant dix jours ; mais cela n'est pas la faute de vos agents, mais celle des Français, qui n'ont pas encore terminé l'édifice dans lequel il doit être élevé ; cependant, l'espace général accordé au Canada est fort avancé et rempli d'échantillons de matières premières et de produits manufacturés qui m'ont surpris. Sous le rapport des cuirs et des étoffes (*tweeds*) surtout, je n'avais aucune idée que le Canada fût aussi avancé ; de fait, toute votre exposition fera le plus grand honneur à la Confédération et contribuera beaucoup, je n'en doute pas, à votre prospérité nationale. Vous avez très bien choisi vos agents, et ils ont bien fait leur ouvrage.

"Votre tout dévoué,

"LYON PLAYFAIR.

"L'honorable A. MACKENZIE, Ottawa."

CLASSIFICATION.

L'Exposition était divisée en neuf groupes, comprenant en tout 90 classes, et le Canada a exposé dans tous les groupes et dans les deux tiers des classes.

Les groupes étaient comme suit :

Groupes.	Nombre de classes dans chaque groupe.
1. Œuvres d'art	5
2. Education, procédés des arts libéraux, etc	11
3. Mobilier et accessoires	13
4. Tissus, vêtement, etc	13
5. Industries extractives, produits bruts et ouvrés	7
6. Outillage et procédés des industries mécaniques	19
7. Produits alimentaires	7
8. Agriculture et pisciculture	9
9. Horticulture	6

Sur les 90 classes dans lesquelles ces groupes étaient divisés, le Canada expsoa dans 60. Celles dans lesquelles nous n'avions rien à exposer étaient la classe No. 1 —peintures à l'huile ; 23—coutellerie ; 24—orfèvrerie d'or et d'argent ; 25—bronzes ; 28—parfumerie ; 31—fils de lin ; 35—châles ; 39—bijouterie et pierres précieuses ; 40—armes à feu, etc ; 48—procédés de blanchiment, de teinture, d'impression et d'apprêt ; 56 et 57—matériel et procédés du filage et du tissage ; 59—matériel et procédé de la confection des objets de mobilier ; 61—machines servant à la fabrication de la bimbeloterie, etc ; 68—matériel de l'art militaire ; 70—pain et pâtisserie ; 77—chevaux, etc ; 78—bœufs, etc ; 79—moutons, chèvres ; 80—porcs, etc ; 81—volailles ; 82—chiens ; 83—abeilles, cochenilles et vers à soie, insectes utiles et nuisibles ; 84—poissons vivants, etc. ; 85—serres ; 87—plantes potagères ; 88—arbres fruitiers ; 89—arbres forestiers ; et 90—plantes de serre. Des trente classes ci-dessus énumérées qui ne figurent pas dans notre catalogue, il n'y en a pas plus d'une demi-douzaine dans lesquelles nous n'aurions pas pu exposer, et dans beaucoup de cas avec succès.

Il ne nous avait pas été donné d'espace dans la galerie des arts ni dans celle des machines, et par conséquent nous n'avions à faire aucune démarche pour exposer dans l'une ou l'autre, et il n'aurait pas été opportun pour nous, dans les circonstances, d'essayer de figurer dans ces départements. Nous aurions pu faire assez bonne figure quant aux machines, mais cela aurait entraîné des dépenses que les circonstances ne justifiaient pas. L'exposition de nos produits ouvrés indiquait assez le genre de nos machines propres à les produire. Notre exposition était incomplète sous quelques rapports : ainsi, nous n'avions pas de fourrures. Les fabricants n'avaient pas voulu exposer des fourrures de prix à la chaleur, à la lumière et à la poussière (ainsi qu'au risque de les faire voler) pendant six mois. Une bonne collection—et il était inutile d'en exposer d'autre—aurait coûté fort cher, et l'argent qu'il aurait fallu y employer pouvait couvrir plus de terrain appliqué à d'autres articles. Voyant qu'aucun de nos fabricants n'en envoyait, nous nous adressâmes, mais inutilement, à la compagnie de la Baie d'Hudson, qui avait exposé à Philadelphie. Nous n'avions pas de prélarts ou toiles cirés pour plancher (nous en attendions, autrement nous en aurions acheté), ni faïencerie et autres articles secondaires, et dans plusieurs classes nos produits n'étaient pas les meilleurs que nous aurions pu envoyer. Beaucoup de variétés qui figuraient à Philadelphie n'avaient pas été envoyées à Paris, même dans les classes où nous exposions. Beaucoup de Canadiens qui s'étaient distingués à Philadelphie n'ont pas exposé à Paris.

L'incertitude où nous étions à propos de l'espace qui nous serait accordé, l'octroi définitif n'ayant été reçu qu'en octobre, entravait la commission, parce que nous ne pouvions savoir comment nous placerions les articles volumineux, comme les machines agricoles, les voitures et les modèles de navires. Nous pouvions nous en procurer plus qu'il ne nous en fallait, mais nous ne pouvions dire quelle quantité précise pourrait être admise avant que la question d'espace ne fût réglée, ni avant de savoir si les autres articles promis nous seraient envoyés. Notre emplacement dans l'édifice principal était défini, mais celui que nous devions occuper dans l'annexe ne fut réglé qu'après l'arrivée des effets. Notre position dans l'annexe était la même que dans la

section—entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis—et nous ne pûmes obtenir qu'à peu près la moitié de l'espace de plancher dont nous avions besoin. Nous proposâmes d'élargir notre section aux dimensions de l'annexe des Etats-Unis, qui était beaucoup plus large que celle de l'Angleterre. Cela aurait exigé l'enlèvement de quelques arbres qui avaient été plantés dans l'angle formé par le prolongement de l'annexe des Etats-Unis, et c'est peut-être à cause de cela que notre demande fut refusée. Nous fûmes donc forcés de construire des galeries pour les voitures, en consacrant le plancher aux machines agricoles, comme étant les plus importantes. Notre exposant de voitures se plaignit de cet arrangement.

MANUFACTURES.

Dans tous les produits bruts de l'agriculture, des forêts, des mines et des pêcheries, la commission pût se procurer des articles représentatifs, ces industries étant en grande partie sous le contrôle du gouvernement. Mais dans la classe importante des manufactures ou produits ouvrés, qui montre le mieux les progrès et la civilisation d'un pays, nous ne pouvions compter, en l'absence du système d'achat suivi jusque-là pour les expositions européennes, que sur l'esprit d'entreprise des particuliers, et bien qu'il eût été reçu de nombreuses demandes d'espace, nous ne pouvions en connaître le résultat qu'après l'expédition réelle des objets à exposer. Il était désirable que notre exposition de produits ouvrés fût plus variée que considérable, car dans ce dernier cas nous n'aurions pu tous les loger dans l'espace limité que nous avions à notre disposition. Dans la majorité des cas, nous ne pûmes exposer que des échantillons.

Le Canada ayant dans le Nord-Ouest un immense champ ouvert à l'immigration, le but de la commission était de faire voir non-seulement nos ressources agricoles et minières, mais l'état actuel de nos manufactures, afin que l'immigrant pût savoir ce qu'il pourrait se procurer dans le pays et à quel prix. Ce fut sans doute à cause de la variété, dans un petit espace, autant que de la qualité des articles exposés, que la section canadienne a été tant admirée par les visiteurs. Placé au centre de la cour canadienne, le visiteur, sans changer de position, pouvait voir une plus grande variété d'objets que dans toute autre cour, et l'impression naturelle produite était que notre pays (dont il n'avait peut-être que fort peu entendu parler) produisait presque de tout. Une autre cause de succès était son caractère complet; sous ce rapport notre exposition l'était plus que celle de la mère-patrie. L'Angleterre n'exposait rien en géologie nationale, en botanique ou en génie civil, et l'empire britannique était redevable au Canada pour ce qui en était exposé à Paris, La collection de minéraux canadiens était, grâce à l'énergie et à l'habileté de M. A. R. C. Selwyn, F.R S, F.G.S., le directeur de la commission géologique, l'une des plus considérables, des plus complètes et des plus intéressantes du Champ-de-Mars. Un rédacteur de journal de l'une des villes américaines sur la frontière canadienne avouait que notre exposition était supérieure à celle de son propre pays, en ce qu'elle donnait une meilleure idée du pays à un étranger; et le rédacteur d'*Engineering*, la plus haute autorité sous ce rapport, dit que notre cour de génie civil était l'une des plus intéressantes de toute l'Exposition. Ce deux divisions reçurent chacune le plus haut prix—le "diplôme d'honneur," qui équivaut à une "grande médaille."

Tous nos articles exposés étaient des *illustrations*. Les photographies donnaient une excellente idée de la vie, des amusements, des costumes et des paysages canadiens.

Une autre cause de succès fut la grosseur exceptionnelle de quelques-uns de nos objets. Nous avions le plus gros arbre, les plus gros minéraux, la plus grande carte géographique, et le trophée le plus élevé de l'Exposition. Comme il n'y avait pas de galeries dans le palais du Champ-de-Mars, des milliers de visiteurs montèrent sur notre trophée afin d'avoir une vue d'ensemble que l'on ne pouvait trouver nulle part ailleurs. La carte de la Confédération était non-seulement remarquable pour sa grandeur, mais elle faisait aussi, sous le rapport de l'exécution, le plus grand honneur à son auteur, M. J. Johnston, dessinateur en chef du ministère de l'intérieur, et à ses aides.

DÉCORATION DU TROPHÉE.

La draperie ou décoration du trophée était une question assez embarrassante à résoudre, parce qu'elle pouvait l'être de tant de différentes manières. D'après les conditions de la concession, le trophée devait représenter les produits et manufactures du Canada. Etant par lui-même un objet d'architecture complet, il constituait, sans draperie, une exposition de bois et de main-d'œuvre; mais il était destiné, avec ses accessoires, à être une miniature du pays. Pour sa décoration, nous eûmes recours aux drapeaux et aux écussons. Le centre des deux balcons supérieurs, avec leurs huit faces, (quatre à chaque), fut utilisé en y plaçant huit écussons—ceux de la Confédération et de ses sept provinces, supportés par des drapeaux; et les quatre côtés du balcon inférieur portaient chacun trois écussons, représentant douze des principales villes du Canada. Les quatre côtés du trophée furent garnis, autant que possible, de produits représentant les champs, la forêt, les mines et la mer. La façade principale fut consacrée à l'agriculture, et une charrue d'un travail supérieur fut plantée sur la balustrade du balcon au-dessus de la principale entrée en bas. Des herses et d'autres instruments aratoires furent suspendus en dessus ou groupés entre les ouvertures ménagées dans la charpente. Le côté affecté à la forêt faisait face au petit trophée de bois brut et était décoré de divers ouvrages en bois. La façade opposée, consacrée à la mer, représentait notre industrie maritime par des modèles de navires, des cordages, poulies, roues de gouvernail, etc. La dernière façade, affectée aux mines, se trouvait vis-à-vis notre trophée de houilles et faisait face à la galerie des machines anglaises, et ne pouvait être orné que de produits ouvrés des mines, car nous ne pouvions ni suspendre ni attacher les minéraux bruts au trophée. Cela aurait été inutile, parce que nous avions un trophée secondaire qui montrait nos minéraux, en face du côté du grand trophée qui était consacré à la mer. Les versants de l'Atlantique, de l'Arctique et du Pacifique étaient représentés par des ours noirs, blancs et gris, de chaque côté des portes, tenant des corbeilles pour recevoir les cartes des visiteurs.

Les vitrines du trophées furent disposées avec beaucoup d'effet et de goût par le Dr. May. Les deux de devant étaient occupées par la plombagine et le pétrole, à l'état naturel et manufacturé; des deux autres, l'une était remplie de menus objets en cuir, en bois et en fer, et l'autre de produits alimentaires, d'échantillons de grains, de bouteilles de bière, de vin et de liqueurs, de modèles de fruits (grandeur naturelle), pommes, poires, pêches, prunes, admirablement exécutés,—et de conserves de fruits, de poisson, de saumon, de homard, etc. Les vitrines de pétrole et de plombagine dans le trophée n'étaient surpassées par aucune du même genre dans l'édifice, et toutes deux obtinrent la médaille d'or ainsi que la décoration de la Légion d'Honneur.

Le Dr. May avait aussi arrangé d'une manière très efficace la cour des substances alimentaires dans la section, dont les nombreux et beaux poissons de nos eaux intérieures formaient le trait le plus saillant, avec le gibier, les fruits et les céréales. L'entrée de cette cour était surmontée d'un trophée composé de modèles de grandeur naturelle et bien coloriés de légumes des champs et potagers du Canada.

Sur un comptoir placé au-dessous de la grande carte du Canada étaient étalés des spécimens de la flore canadienne, formant une collection de 2,769 espèces arrangées dans leur ordre naturel par le professeur Macoun, de Belleville, qui exposa aussi une collection de 140 espèces de plantes médicinales canadiennes en usage général.

TROPHÉES SECONDAIRES.

Des quatre plus petits trophées qui entouraient le grand, ceux des deux côtés et de derrière étaient presque de la même hauteur, 18 pieds; mais celui de devant était simplement un comptoir avec une vitrine couvrant un bloc massif de plombagine. Celui-ci était bas afin de ne pas masquer la vue du visiteur qui entrait, car il se trouvait exactement entre lui et le devant du grand trophée.

Parmi les petits trophées, celui des bois, qui contenait le tronçon et la planche de sapin de Douglas, de huit pieds de diamètre, venant de la Colombie-Britannique, atti-

rait plus d'attention que tout le reste. Une inscription expliquait que l'arbre dans lequel ils avaient été taillés avait 300 pieds de hauteur et 566 ans, et qu'il avait déjà 183 ans lorsque Colomb découvrit l'Amérique. On pouvait vérifier son âge en comptant ses anneaux de croissance; son diamètre était devant les visiteurs et était une garantie de sa hauteur, et chacun comprenait ce que c'était qu'un arbre et presque tout le monde avait entendu parler de Colomb. Le rustique campagnard qui se trouvait au milieu de tant de choses qui l'étonnaient, était évidemment bien aise de se retrouver en face d'un objet qu'il pouvait comprendre, et en conséquence il y avait constamment une foule de gens qui en comptaient les anneaux et mesuraient le diamètre.

Ce trophée était couronné d'un spécimen vivace du même arbre, l'*Abies Douglasii*, que nous nous étions procuré de l'une des serres en dehors du palais. Le trophée de houille avait été fourni par les propriétaires de mines de charbon de la Nouvelle-Ecosse, et il affectait la forme d'une pyramide, avec une galerie ou un tunnel boisé qui en traversait la base, dans lequel il y avait un chariot à charbon sur des rails. La base avait été fournie par la *Pictou Coal Association* et tirée des mines Albion, Acadie, Intercoloniale, Vale et de la Nouvelle-Ecosse; le haut venait de douze des mines du Cap-Breton. Le trophée minéral était composé de nos plus grosses masses de fer, de cuivre, de phosphate, etc., surmontées par un gros octaèdre doré représentant, sous forme d'un cristal d'or, le volume réel de la quantité totale d'or produite en Canada jusqu'en 1877.

La tour du trophée ne fut ouverte au public qu'en juin, parce que tant que le vitrage des côtés n'était pas terminé, nous ne pouvions exposer nos effets dans un endroit où les violents orages, si fréquents à Paris, pouvaient les atteindre. Le prince de Galles monta sur le balcon supérieur, où il goûta quelques échantillons de vins canadiens et exprima en termes chaleureux sa satisfaction du trophée et de ses décorations. Son Altesse Royale transmit de plus son opinion par le câble à Ottawa.

Des effets destinés à l'Exposition nous arrivèrent jusqu'à la fin de juin. Les belles cartes du Saint-Laurent depuis le lac Ontario jusqu'à Québec, envoyées par les Commissaires du Havre de Montréal, n'arrivèrent que le 17 juin.

Le grand trophée, ainsi que celui de la houille et des minéraux, furent présentés aux Français, qui ont décidé de réserver cette portion du palais du Champ de-Mars qui fait face à la Seine pour en faire un grand muséum, et qui nous exprimèrent la plus grande satisfaction de ce présent. Le grand trophée fut naturellement dépouillé de ses ornements et des objets d'exposition. Il pourrait probablement être encore utilisé par notre gouvernement ou nos compatriotes pour des contributions au muséum français, et il servirait ainsi à attirer l'attention de l'Europe sur nos produits naturels ou ouvrés que nous espérons et désirons lui envoyer.

MUSÉUM COLONIAL.

La question d'un muséum colonial, dont on s'était occupé depuis quelques années, fut naturellement reprise à l'occasion de ce magnifique étalage, le plus beau qui eût jamais été fait par l'empire et ses colonies. Le Canada fut invité à se joindre aux autres colonies pour présenter une adresse au prince de Galles, le remerciant de l'intérêt personnel et actif qu'il avait pris à l'Exposition. Sans doute le fait que le prince avait pris une aussi grande part aux travaux de la commission anglaise à Paris, avait suggéré l'idée qu'il consentirait à se mettre à la tête d'un musée colonial et par là en assurer le succès. Le but que l'on voulait atteindre, comme on l'exprimait dans l'adresse, est indiqué par les extraits suivants:—" Nous croyons que l'établissement d'un muséum colonial permanent, à Londres, où les produits naturels et industriels des possessions les plus éloignées de Sa Majesté seraient en tous temps exposés, disséminerait dans toute la mère-patrie une plus grande connaissance de la nature et de l'importance des ressources des différentes dépendances de l'empire, faciliterait ses relations commerciales et aiderait aux recherches des hommes de la science. Il aiderait à marquer les progrès accomplis de temps à autre et offrirait des renseignements précieux à ceux qui désireraient émigrer. Nous prenons donc

la liberté de prier instamment Votre Altesse Royale de vouloir bien seconder ce mouvement en lui accordant votre intérêt et votre coopération personnels. Le noyau d'une collection telle que celle que l'on propose pourrait être de suite commencé avec des articles aujourd'hui à Paris, et nous supplions Votre Altesse d'en empêcher la dispersion en usant de votre influence pour leur faire donner au moins un local temporaire où ils pourraient être exposés à Londres jusqu'à ce qu'il puisse être pris d'autres mesures."

Le prince répondit à cette adresse comme suit :—" Je profite de cette occasion qui m'est offerte d'exprimer mes plus sincères remerciements aux gouvernements des différentes colonies que vous représentez, pour la cordialité avec laquelle ils ont accepté l'invitation que je leur ai faite, comme président de la commission royale, de participer à l'Exposition Universelle de 1878 à Paris, et je dois également remercier mes collègues commissaires pour leur coopération efficace et zélée durant toute sa durée. Le remarquable étalage de produits indigènes et des manufactures fait par les colonies n'a pu manquer de frapper tous ceux qui l'ont vu comme étant une preuve des rapides progrès faits par les différentes colonies et du bel avenir qui s'ouvre devant elles. Je crois comme vous qu'il résulterait beaucoup d'avantages de l'établissement, à Londres, d'un musée qui contiendrait, dans une mesure convenable, les produits variés et riches des colonies. Cependant, la possibilité et le moyen de mettre un pareil projet à exécution doivent nécessairement exiger une mûre délibération de la part de vos gouvernements respectifs, et son succès devra dépendre de leur bonne volonté à fournir les fonds nécessaires pour le fonder et le soutenir. Mais, voulant seconder un projet qui me paraît recommandable à tant d'égards, et qui m'est présenté par mes collaborateurs dans l'œuvre de l'Exposition, je me ferai un plaisir, en attendant, de demander aux commissaires de l'Exposition de 1851 de mettre à votre disposition un espace suffisant pour mettre à l'abri et conserver, pendant l'année prochaine, ceux des objets que vous désirerez garder comme le noyau d'une collection permanente. Durant cet intervalle, vos gouvernements auront le temps d'étudier la question, et en attendant je puis vous assurer du grand intérêt que je porterai à toute proposition qui tendra à unir les colonies entre elles et avec l'empire en général par des liens plus étroits."

Sir John Rose et sir Philip Owen manifestèrent un grand désir d'avoir les vitrines canadiennes pour le muséum colonial projeté s'il devenait un fait accompli—leur valeur devant être portée au crédit du Canada. Le gouvernement canadien décida d'offrir ces vitrimes et les autres objets en bois, les minéraux et les produits agricoles, ainsi que les spécimens d'histoire naturelle exposés par lui, au muséum de Kensington, à condition qu'ils seraient remis au muséum colonial lorsqu'il serait établi, et qu'ils seraient acceptés tels qu'ils se trouvaient à Paris. Il s'éleva quelque difficulté au sujet des frais d'emballage et de transport de Paris à Londres, car le muséum de Kensington n'avait pas de fonds pour cette fin, puisque ces objets ne lui étaient pas donnés d'une manière absolue, tandis que celui auquel ils étaient destinés en définitive n'existait pas encore.

Sir Philip Owen trancha la difficulté en se chargeant de ces déboursés, avec l'entente que si le projet de muséum colonial venait à manquer, les effets canadiens, y compris les vitrines, seraient vendus pour le compte du Canada et que sir Philip se rembourserait alors du montant avancé par lui pour les faire transporter à Londres. Comme les instructions reçues d'Ottawa étaient de vendre ces objets là où ils étaient à Paris, s'ils n'étaient pas acceptés par le musée de Kensington aux conditions proposées, cet arrangement était évidemment des plus avantageux pour le Canada,—car alors, sans que nous eussions à faire aucuns frais nouveaux, leur emmagasinage étant fourni gratuitement par S. A. R. le Prince de Galles, la vente en était différée, et elle se ferait à Londres au lieu de Paris, ce qui substituait une vente faite à loisir à une vente forcée opérée dans les circonstances les plus désavantageuses possibles. Aucun de ces articles, à l'exception du bois, n'était bien vendable, et ils n'auraient pu rapporter qu'une fraction de leur valeur réelle sur un marché aussi emcombré que l'était Paris à la clôture de l'Exposition.

RENVOI DES ARTICLES EXPOSÉS.

Au lieu de renvoyer les articles exposés sans aucun frais pour leurs propriétaires, comme nous l'avions fait au Centenaire, et comme le faisaient à Paris les États-Unis, la Suède et tous les autres pays à l'exception de l'Angleterre et de la France, la commission s'était engagée à les vendre pour les propriétaires et avait stipulé qu'ils le seraient à leur compte à moins d'un ordre exprès de les renvoyer à leurs propres dépens.

A notre arrivée à Paris, nous apprîmes que la commission royale n'avait plus de place à disposer dans son hangar à caisses vides, et nous ne pouvions conserver les nôtres qu'en louant un terrain et y construisant un hangar, ou en payant l'emmagasinage et le charroyage ainsi que l'assurance dans l'un ou l'autre cas. Les caisses d'emballage appartenant au gouvernement ne devaient pas être renvoyées, mais nous devions en employer le bois pour notre installation. Comme nous avions besoin de plus de bois que les caisses du gouvernement ne pouvaient en fournir, il fut décidé d'employer les matériaux de toutes les caisses plutôt que de les emmagasiner, et, si c'était nécessaire, de les refaire ensuite avec les mêmes matériaux, qu'il nous fallait enlever à la clôture de l'Exposition. Le bois nécessaire à notre installation nous aurait coûté $3,000 si nous l'avions acheté à Paris, ou plus que les frais de monter toutes les caisses d'emballage dont nous avions besoin pour le retour.

VENTES.

Au commencement, nous pensions que tout pourrait se vendre, parce que les prix canadiens étaient plus favorables que ceux des objets européens, surtout pour tous les produits dont la matière première était fournie par la forêt ou l'agriculture, comme les lainages, les cuirs et leurs dérivés, les voitures, bateaux, machines et instruments aratoires, les articles en bois, balais, etc. Si nous avions pu en faire la livraison de suite, beaucoup de visiteurs de passage à Paris en auraient acheté, mais ils ne voulaient pas le faire et attendre leur livraison jusqu'à la fin de l'Exposition, tout en courant tous les risques dans l'intervalle. En somme, le Canada vendit en proportion autant que les autres pays étrangers. Les ventes à la clôture de l'Exposition se faisaient avec le désavantage d'être forcées jusqu'à un certain point sur un marché encombré, d'où tout le monde s'était retiré, à l'exception des Parisiens.

Une inspection des factures après le départ du *Newfield* de Montréal nous fit voir en certains cas des prix que nous ne pouvions pas espérer obtenir, et en conséquence il fut envoyé une circulaire, le 30 novembre 1877, invitant les exposants à notifier la commission à Paris, avant le 1er mai 1878, si leurs effets devaient être vendus ou renvoyés à leurs dépens, et, dans le cas de vente, si les prix portés aux factures étaient les plus bas qui seraient acceptés. A ceux qui ne répondirent pas à cette circulaire il en fut envoyé une seconde, le 19 septembre 1878, leur demandant leurs instructions. A la clôture de l'Exposition, un certain nombre d'exposants n'avaient pas encore donné d'instructions et avaient rejeté sur la commission la responsabilité de disposer de leurs propriétés en vertu du règlement relatif à la vente. La question était alors de savoir jusqu'à quel point l'autorisation de "vendre" donnait le pouvoir de "sacrifier," et aussi, en l'absence de toute instruction, si la commission serait justifiable de faire un plus grand rabais que le coût du renvoi des effets sans se rendre responsable envers les propriétaires. Pour certains effets il n'avait été reçu aucune offre, et pour d'autres les offres ne pouvaient être acceptées. S'il était décidé de vendre à tout prix, le seul moyen sûr était de vendre aux enchères, et comme cela n'était pas permis dans l'enceinte de l'Exposition, il fallait retirer les effets de l'entrepôt en payant les droits et l'octroi, les transporter à Paris chez un commissaire-priseur, supporter tous les frais de vente et d'emmagasinage, et prendre le risque de ce qui pourrait être offert pour des articles qui avaient été exposés pendant six mois devant tout l'univers sans trouver d'acheteurs. Il n'y avait aucune certitude que les effets rapporteraient la somme que la commission aurait eu à débourser pour

en faire opérer la vente, qui, dans chaque cas, aurait été beaucoup plus forte que les frais de renvoi au Canada "C.O.D." (paiement sur livraison). Ce dernier moyen fut en conséquence adopté. Dans beaucoup de cas la commission était autorisée à vendre aux meilleures conditions possibles, par ceux qui ne voulaient pas que leurs effets leur fussent renvoyés. Des plaintes reçues de quelques-uns de ceux-ci, au sujet des prix obtenus, indiquent quel aurait été le résultat si nous avions exercé les pouvoirs que nous conférait l'article 19 des règlements et si nous avions tout vendu. Nous ne tentâmes une vente aux enchères que dans un seul cas. C'étaient des meubles appartenant à une maison en faillite, que nous reçûmes ordre de vendre, mais qui avaient été un peu endommagés par leur exposition jusqu'après le 20 décembre, ayant été sous saisie jusqu'à cette époque. Ils avaient été saisis à la poursuite de créanciers de New-York, qui levèrent leur saisie après que la commission eût terminé ses travaux à Paris. Les frais de vente s'élevèrent à environ 30 pour cent des produits, et ils auraient été beaucoup plus considérables si les droits de douane eussent été basés sur la valeur portée à la facture au lieu de n'être qu'une fraction de cette somme. La vente ne rapporta pas 15 pour cent de la facture, et le syndic menace la commission de la poursuivre pour sacrifice de meubles. La commission vendit environ 100 articles ou séries d'articles en tout ou en partie, et il en fut renvoyé 70 au Canada, qui tous, à l'exception d'une vingtaine, revinrent par ordre des propriétaires. Les autres furent vendus ou transportés par les exposants ou leurs agents en Europe.

FRET DE RETOUR.

Des soumissions furent demandées pour le transport des effets de l'Exposition au retour, et la plus basse fut acceptée. Le taux de 50 chelins sterling par tonne de mesure, couvrant tous les frais à partir du palais de l'Exposition jusqu'à destination sur la route du Grand Tronc, était un prix suffisant. L'entrepreneur était la *Rapid Foreign Express*, " Le François et Cie., 128, Broadway, New-York," prétendant représenter les Messageries Parisiennes, sur le papier timbré desquelles la soumission fut faite, et qui se servaient de leurs connaissements. M. Perrault, le secrétaire franco-canadien, fit un rapport favorable sur la réputation et le caractère de la compagnie. Les effets sont arrivés avec des taux à peu près doubles, dans tous les cas, de ceux sur lesquels on comptait, l'un des frais étant pour l'assurance, qui, si elle avait été effectuée, n'avait pas été autorisée par la commission. Nos règlements font retomber le fardeau de l'assurance sur l'exposant.

RÈGLEMENTS.

1. Les règlements donnent à la commission le droit de choisir et de rejeter les articles incompatibles avec le but et le décorum de l'Exposition. Cela ne lui donne pas le droit d'exclure les articles qui, par leur volume ou leurs poids, seraient, comparativement à leur valeur, très dispendieux à transporter et manier. Nous avions deux monuments et une énorme pièce de mécanisme de moulin à farine qui, n'ayant pas trouvé d'acheteurs, dûrent être renvoyés à grands frais à leurs propriétaires. Non-seulement leurs exposants n'étaient pas exclus par les règlements, mais ils avaient été invités à exposer par les circulaires et les annonces envoyées. Chacun de ces énormes articles reçut la médaille d'argent, ce qui devrait être regardé comme une compensation des dépenses qu'ils ont entraînées. Dans une occasion comme celle-ci, il est fort douteux que la commission aurait été justifiable de refuser un article sur lequel nous avions payé le fret en allant, parce qu'il était dispendieux à manier. Il y avait une énorme différence sous ce rapport entre un exposant de machines agricoles et un autre de boutons, mais tous deux devaient avoir le même avantage du transport gratuit jusqu'à Paris.

2. On peut prétendre que les articles à expédier peuvent toujours être inspectés avant qu'ils ne soit embarqués, mais dans le cas actuel les exposants n'avaient que quelques mois pour se préparer, et ils durent travailler jusqu'au dernier moment avant d'empaqueter leurs effets pour les expédier par le *Newfield*. Il aurait été impossible de les retarder dans plus de cent localités pour les faire inspecter par un personnel

ordinaire. De plus, quand un espace est accepté et qu'un pays s'est engagé à le remplir, il n'est pas prudent de rejeter quoi que ce soit avant que l'on sache que l'on pourra se procurer mieux ; et dans ces cas il vaut toujours mieux avoir trop que pas assez. Il est impossible de dire d'avance la quantité de différents articles qu'il faudra pour remplir un espace donné. Quant à l'espace principal, il faut le remplir des meilleurs matériaux possibles, et pour y arriver il faut avoir une annexe suffisante et un hangar ou magasin où l'on puisse puiser au cas de besoin. L'élasticité que l'on obtient par ce système est des plus avantageuse.

FRAIS.

Les frais de l'exposition, bien que considérables, n'ont pas été excessifs ou disproportionnés aux résultats obtenus ou au but que nous avions en vue, c'est-à-dire de faire connaître le Canada aux nations européennes comme champ d'émigration, et d'introduire les produits du sol et des manufactures du Canada sur les marchés de l'univers.

Si nos dépenses eussent été en proportion de celles de l'une des colonies australiennes, qui n'a pas le quart de notre population et occupait moins d'un quart de l'espace que nous avions à Paris, elles auraient été doublées.

Tout ce qui nous entourait était dispendieux. M. Frederick Young dit que "quatorze des principaux exposants anglais ont dépensé entre eux, dans la galerie industrielle générale, pas mois de £80,000 sterling, dont la totalité, sauf environ £1,700, avait été fournie par des particuliers." Dans la galerie des machines, douze exposants anglais dépensèrent £31,700 en fret, installation et gages. Les frais d'ornementation ne formaient cependant qu'une légère proportion des dépenses. L'exposition de nos travaux publics, qui a entraîné des frais considérables en cartes, plans et modèles, constituait une nouveauté, de même que nos trophées canadiens, qui, par leur caractère et leur position, ne pouvaient être faits à la grosse. Le manuel avec ses cartes, ses profils et le catalogue descriptif, était aussi quelque chose de nouveau dans notre pratique. Une grande partie des renseignements donnés dans ce manuel avait été préparée par M. F. J. Falding, du ministère de la justice. Nos vitrines formaient par elles-mêmes une exposition aussi bien qu'une partie nécessaire de notre installation, et le surcroît de dépenses faites à leur égard pour le bois, la main-d'œuvre et les glaces, eut un meilleur effet pour relever le caractère de toute notre exposition que nous n'aurions pu en produire avec la même somme employée de toute autre manière.

Il fut dépensé plus de $3,000 pour créer de l'espace, le Canada ayant été obligé de construire des galeries dans la portion de l'annexe achetée au prix de £300 de la commission royale.

En face de tout notre entourage, la commission fit rapport à Ottawa, en mars 1878, quelle serait la dépense probable à Paris, et cette estimation fut revisée en juin, et faisait voir qu'environ la moitié du crédit ouvert aurait à être dépensée de l'autre côté de l'Atlantique. Cette estimation n'a pas été dépassée.

Les dépenses faites pour les vitrines, trophées, cartes, le manuel, l'espace, les modèles et photographies des édifices publics, les drapeaux et écussons, dépassèrent $40,000, et aucune de ces dépenses, à l'exception des vitrines, ne figurait dans le coût de notre exposition à Philadelphie. Elles étaient toutes essentielles à notre succès, car, vu le peu d'espace à notre disposition à Paris et la pauvreté de notre catalogue comparativement à celui de Philadelphie—où nous avions quatre fois autant d'espace et quatre fois autant d'objets à exposer—il nous fallait compenser la quantité par la qualité.

RÉSULTATS.

On se demandera naturellement : Qu'a gagné le Canada par cette dépense ? Les nations de l'ancien monde exposaient principalement dans le but de se créer des marchés, qui, sauf pour les matières premières, dépendent plus de la législation que du coût de la production. Quelques-unes d'entre elles paraissaient exposer plutôt pour l'effet que pour les affaires. Mais en ce qui regarde l'Amérique et l'Australie, tout en exposant

leurs produits manufacturés et bruts, l'idée dominante de leurs commissions était de faire connaître leurs pays comme champ d'émigration.

Le Canada possédant la plus grande étendue de terre arable non vendue et la plus rapprochée de l'Europe, il avait certainement autant à gagner d'une pareille exposition que n'importe quel autre pays du globe.

Secondement.—Le Canada s'est fait connaître à Paris de telle manière que, autant que les tarifs ou les traités le permettront, il pourra faire concurrence aux Etats-Unis quant aux produits industriels communs aux deux pays qui peuvent trouver un marché commun.

Troisièmement.—L'effet produit par notre exposition sur la France et les autres pays européens devra beaucoup contribuer à nous faire obtenir les avantages de la clause de la nation la plus favorisée dans toute négociation future pour établir une réciprocité de commerce. Les droits de douane imposés sur les machines et instruments aratoires canadiens qui entrent en France sont de trois à cinq fois plus élevés que ceux dont sont frappés les mêmes articles importés d'Angleterre, parce que le Canada est exclu de l'opération du traité de commerce existant entre l'Angleterre et la France—quoique ses dispositions s'appliquent au coton des Indes et à la laine et au jute de l'Australie. Le tarif conventionnel français est en opération à l'égard de la Grande-Bretagne, de la Belgique, de l'Italie, la Suisse, la Suède et Norvége, les Pays-Bas, le Portugal, l'Autriche, l'Empire Ottoman, l'Empire d'Allemagne et la Russie, et (sauf les exceptions ci-dessus mentionnées en faveur des Indes et de l'Australie) il ne s'applique qu'aux produits indigènes ou fabriqués des *possessions européennes* des parties contractantes.

Enfin, l'effet produit par cette première exposition faite par la Confédération a probablement été aussi grand sur l'Angleterre que sur la France, et peut-être plus grand que si elle eût eu lieu à Londres. Comme partie intégrante de l'empire, nous fûmes visités et remarqués par les visiteurs anglais peut-être plus minutieusement que si nous eussions été chez eux. Il s'est élevé une nouvelle génération depuis que le Canada a figuré à l'Exposition de 1862 à Londres, et l'Angleterre est aujourd'hui tout à fait mûre pour une émigration sur une grande échelle.

LEÇONS.

Il y avait à Paris des choses d'un intérêt tout particulier pour le Canada. L'une des plus intéressantes était l'aquarium d'eau salée sur le quai D'Orsay, principalement consacré à la démonstration de la culture des huîtres, pour laquelle la France est renommée.

L'exportation des huîtres américaines en Europe pendant six mois de l'année est devenue un commerce important, et comme le temps est un élément précieux dans ce commerce, on choisit toujours les steamers les plus rapides pour leur transport.

Les bancs d'huîtres canadiens étant de près de deux jours plus rapprochés que les américains, et la qualité de nos huîtres étant supérieure à celle de ces derniers, elles devraient trouver un marché en Europe si on pouvait les produire en quantité suffisante et les planter dans des localités d'où elles pourraient être pêchées et expédiées durant les mois d'hiver. Les huîtres du golfe ont jusqu'ici été exclues de nos propres marchés, excepté pendant une couple de mois en automne, par suite de la clôture de la navigation et de leur exposition à la gelée dans le transport par terre.

CULTURE DES HUITRES.

Le mode de culture suivi en France est expliqué comme suit par les exposants :—

" Des deux côtés des rivières Auray et de la Trinité sont déposés des milliers, ou plutôt des millions de collecteurs de frai, qui, durant les mois de juin et de juillet, reçoivent les molécules vivantes déposées par l'huître-mère.

" Ces collecteurs sont composés de tuiles percées de deux trous, dans lesquels est placé un fil métallique galvanisé pour les retenir, au nombre de douze, dans une position entrecroisée autour d'un pieu fixe, l'ensemble de l'arrangement étant désigné sous le nom de " bouquet " ou collecteur champignon.

" Les tuiles employées dans la confection de ces collecteurs sont préparées en les plongeant dans de l'eau de chaux et les faisant ensuite sécher au soleil. Les collecteurs sont ensuite plantés dans les parcs d'huîtres à marée basse.

" Pour retirer les jeunes huîtres des tuiles, opération qui a lieu en mars, on emploie deux méthodes. On les enlève avec un couteau pour les déposer dans des caisses faites en tissu métallique galvanisé, afin de les protéger contre leurs ennemis naturels, comme les crabes, les cardons, etc., ou bien on brise les tuiles de manière que chaque jeune huître reste attachée à un morceau qui sert à la protéger.

" Traitée de cette manière, elle peut être rejetée dans le parc sans danger. De petites claies construites avec quatre ou cinq tringles de bois enduites de chaux, servent aussi de collecteurs. On les place les unes sur les autres, lorsque les parcs sont à découvert durant les marées basses du printemps.

" Chaque année des quantités considérables de tuiles et de claies sont déposées dans les rivières, et on recueille les jeunes huîtres par centaines de millions."

SUCRE DE BETTERAVE.

L'exposition du sucre de betterave à Paris était l'une de celles qui donnaient le plus à réfléchir au Champ-de-Mars. La France possède 500 manufactures, produisant 437,800 tonnes de sucre évaluées à $65,670,000. C'est le résultat de la politique de Napoléon adoptée lorsque le blocus de ses ports l'empêchait de recevoir du sucre de canne. Aujourd'hui, le sucre de betterave se vend à meilleur marché que celui de canne sur les marchés anglais.

La Russie a imité l'exemple de la France et est presque, sinon tout à fait, indépendante de la canne; et, sous le rapport du climat, ce qui a été fait en Russie peut incontestablement l'être au Canada. Nos betteraves, par leurs qualités saccharines, sont regardées comme supérieures à celles de la France, et la culture des légumineux est plus avantageuse au pays sous tous les rapports que celle des grains.

La grande difficulté est que le capital requis pour l'outillage d'une manufacture est tellement plus considérable que celui qu'il faut pour cultiver la plante, ou la matière première, que l'on ne peut espérer se procurer le premier sans garantir l'approvisionnement de la seconde, et que si l'on ne pouvait se la procurer dans des localités convenables, par un système de contrat sûr, il faudrait que les compagnies fissent la culture de la betterave en même temps que la fabrication du sucre.

PULPE À PAPIER.

La Belgique a fait un étalage remarquable de pulpe ou pâte à papier, en montrant aussi les différents bois ou végétaux qui fournissent la matière première; parmi ces dernier, le peuplier, si abondant au Canada, occupe une place importante. Les exportations de papier des Etats-Unis se sont accrues depuis dix ans de rien à plus d'un million de piastres par année. En 1878, l'importation du papier aux Etats-Unis s'élevait à $1,326,160, et son exportation à $652,332; et en 1878 les importations étaient de $135,487 et les exportations de $1,108,318. Avec nos pouvoirs d'eau et notre matière première, le papier canadien devrait devenir un article d'exportation.

FRUITS.

L'exposition de fruits à Paris nous a démontré que, dans presque toutes les espèces que notre climat produit, le Canada aurait pu concourir avec succès. Les fruits sont devenus un article d'exportation importante d'Amérique en Europe; presque chaque steamer partant de New-York pour Liverpool ou Londres emporte de 500 à 1,000 barils de pommes durant les mois d'automne et d'hiver. Il a été débarqué 90,000 barils de pommes à Liverpool pendant un seul mois. En 1861, les exportations de fruits des Etats-Unis étaient évaluées à $269,000; en 1871, à $509,000; en 1877, à $2,937,025, l'augmentation en cinq ans dépassant 500 pour cent. Il nous faudrait peut-être emmagasiner notre récolte de pommes à Halifax ou dans quelque autre port d'hiver avant la clôture de la navigation, ou avant les grands froids, afin de les expédier

durant l'hiver, à moins que l'on ne puisse se procurer des wagons à l'épreuve de la gelée qui les transporteraient sans qu'elles eussent à souffrir de la gelée ou de trop de chaleur.

BOIS.

L'exposition de l'administration française des bois et forêts, faite dans un bâtiment spécial d'une grande beauté, dans le parc du Trocadéro, contenait des échantillons de tous les menus articles en bois ou dont le bois fait partie, comme les sabots, les manches d'instruments en fer, les manches de pinceaux, etc. La France nous offrirait un marché non-seulement pour nos bois de construction, mais aussi pour nos bois ouvrés si nous pouvions nous procurer et copier les patrons qui conviennent aux besoins de la population—pourvu, néanmoins, qu'il y eût réciprocité de commerce et que nous pussions en rapporter des cargaisons.

PHOSPHATE DE CHAUX.

La production estimée du phosphate de chaux en France, en 1877, était d'environ 120,000 tonnes d'une qualité variant de 20 à 40 pour cent d'acide phosphorique. Comme elle en importe beaucoup, un commerce direct donnerait la plus grande valeur au phosphate canadien supérieur, qui ne parvient aujourd'hui en France que par la voie de l'Angleterre.

PRIX.

Le nombre des prix décernés au Canada a été comme suit :

(1.) Diplômes d'honneur	2
(2.) Médailles d'or	23
(3.) Médailles d'argent	46
(4.) Médailles de bronze	92
(5.) Mentions honorables	100
	263

Les prix sont classés du plus haut au plus bas, comme "grandes médailles," "médailles d'or," "d'argent" et de "bronze," et "mentions honorables." Les médailles n'étaient données qu'aux individus ou aux compagnies privées ou maisons manufacturières. Les gouvernements, les compagnies publiques, les sociétés et institutions ne recevaient que des diplômes équivalant aux médailles, sur lesquels les médailles étaient imprimées et dorées, argentées ou bronzées, suivant leur valeur. Un diplôme semblable accompagnait chaque médaille. Les individus qui représentaient des institutions ne recevaient que le diplôme sans la médaille. Lorsque plusieurs prix étaient décernés à un même individu, la plus haute médaille seule lui était donnée, mais il recevait des diplômes pour les autres.

Le Canada reçut deux diplômes de la classe la plus élevée, appelés "diplômes d'honneur," équivalant à une grande médaille. Ils furent décernés à la commission géologique et au ministre des travaux publics. Il reçut aussi 23 médailles d'or et diplômes, 46 d'argent, 92 de bronze, et 100 mentions honorables, en tout 263 prix. Les autorités françaises, en transmettant ces prix, ne mentionnaient pas les objets particuliers pour lesquels ils ont été décernés, et les diplômes ne portent non plus aucune indication autre que la classe dans laquelle le prix a été décerné. Comme il y avait plusieurs articles dans une même classe fournis par l'exposant, il n'y a aucun moyen de dire si le prix est pour l'un d'entre eux ou pour tous. Pour cette raison il m'est impossible de remplir exactement ou complètement la colonne des "articles exposés."

La classification était tellement généralisée qu'il est arrivé plusieurs fois que différents jurys inspectèrent les mêmes articles et rendirent des décisions différentes.

Les prix remportés par les Canadiens à Paris furent plus nombreux en proportion du nombre des exposants qu'à Philadelphie, puisqu'à Paris il y eut 263 prix pour 534 exposants, tandis qu'à Philadelphie il y eut 436 "médailles du Centenaire" pour plus de 2,000 exposants. Plus de cent des exposants de Philadejphie qui avaient

obtenu des médailles dans les mêmes classes que nous exposions à Paris n'envoyèrent rien à cette dernière ville ; d'un autre côté, nous avions plus de cent exposants à Paris qui n'étaient pas représentés au Centenaire.

Comme d'ordinaire dans toutes ces occasions, il a été commis quelques injustices. Quelques-uns de nos meilleurs articles furent à peine regardés par les jurés. Cela était dû à ce que les jurys ne procédaient pas tous de la même manière ; quelques-uns ne donnaient de prix qu'aux meilleurs articles, tandis que d'autres en donnaient aux bons de toutes les classes et de tous les pays. En conséquence, certains jurys décernèrent des médailles d'or et d'argent lorsque d'autres n'auraient accordé que des médailles de bronze et des mentions honorables.

Les prix et le nombre des exposants par province ont été comme suit :—

——	Exposants	Grande médaille.	D'or.	D'argent.	Bronze.	Mention honorable.	Total des prix.
Canada	1	2	5	.....	1	1	9
Ontario	328	.....	12	21	47	58	138
Québec	107	.....	6	20	36	26	88
Nouvelle-Ecosse	32	.....	1	4	6	9	20
Nouveau-Brunswick	8	.....	.....	1	2	3	6
Ile du Prince-Edouard	25	.....	.....	.....	.....	2	2
Colombie-Britannique	29	.....	.....	.....	.....	1	1
Manitoba	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	534	2	24	46	92	100	264

NOTE.—L'une des médailles d'or fut décernée à l'exposition collective des objets d'éducation et d'enseignement d'Ontario et de Québec, et elle a été ajoutée à chacune de ces provinces, ce qui porte leur total à une de plus qu'il n'en a été réellement reçu.

On trouvera une liste détaillée des prix à l'annexe de ce rapport.

Sur notre total de 534 exposants, près d'un tiers ou 171 exposaient des échantillons de grains. Ces articles furent traités comme formant une exposition collective, pour laquelle la médaille d'or fut décernée au ministère de l'agriculture. Il a été décidé de donner un certificat énonçant ce fait, de la part de la commission canadienne, à chacun des exposants.

En déduisant ces 171 exposants et les prix décernés au Canada comme tel, les 361 autres exposants ont remporté 255 prix. De ces exposants de grains, 123 appartenaient à la province d'Ontario, 5 à la Nouvelle-Ecosse, 12 à l'Ile du Prince-Edouard, 4 au Manitoba et 27 à la Colombie-Britannique. Le commissaire de l'agriculture de Québec fournit une collection de 56 échantillons de grains de cette province ; M. Selwyn fournit aussi une collection d'échantillons de grains de la Colombie-Britannique. En retranchant ces 171 exposants, auxquels il fut collectivement décerné un prix, la proportion entre les prix et les exposants serait comme suit :—

——	Nombre d'exposants.	Nombre de prix.	Proportion des prix.
			p. c.
Ontario	205	138	67
Québec	107	88	82
Nouvelle-Ecosse	27	20	74
Nouveau-Brunswick	8	6	75
Ile du Prince-Edouard	13	2	15
Colombie-anglaise	1	1	100
Manitoba	.....	.....	.....

Cela explique pourquoi le Manitoba ne figure pas comme ayant reçu de prix comme province. Ses articles étaient des échantillons confondus dans l'ensemble de la collection, ou furent exposés par l'entremise des départements fédéraux.

Je dois reconnaître les services et l'appui que m'ont rendus l'honorable A. Mackenzie, premier ministre, l'honorable C. A. P. Pelletier, président, et mes collègues commissaires sir John Rose, M. Gordon Brown, M. Drolet et M. Duffus, ainsi que M. Selwyn, qui a non-seulement habilement représenté le département auquel il préside, mais nous aida constamment dans nos préparatifs et durant toute la durée de l'exposition, et généralement dans toutes les affaires qui s'y rattachaient.

Comme justification de la longueur et des détails du présent rapport, je dois dire que j'ai tant regretté l'absence de rapports semblables au sujet des expositions antérieures que j'ai cru qu'il était de mon devoir d'y consigner tout ce qu'il sera nécessaire de peser et étudier lorsque, plus tard, le pays sera appelé à prendre part à une autre exposition internationale.

THOMAS C. KEEFER,
Commissaire exécutif, commission canadienne, Exposition de Paris, 1878.

OTTAWA, 30 avril 1880.

COMMISSION CANADIENNE.—EXPOSITION DE PARIS, 1878.

LISTE DES PRIX.

LÉGENDES:

D.H.—*Diplôme d'honneur, équivalant à une "Grande Médaille."*
D. et M.O., M.A., M.B—*Diplôme et Médailles d'Or, d'Argent et de Bronze.*
D.O., D.A., D.B.—*Diplôme de la valeur de Médailles d'Or, d'Argent et de Bronze.*
M.H.—*Mention Honorable.*

Classe 6.—ÉDUCATION DES ENFANTS, ENSEIGNEMENT PRIMAIRE, ENSEIGNEMENT DES ADULTES.

Exposant.	Adresse.	Province.	Articles exposés.	Prix.
Cie pour la fabric. d'appar. d'école	Toronto	Ontario	Publications, etc.	D. et M.O.
Inst. des Frères de la Doct. Chrét.	Québec	Québec		D. (O.)
Chanteloup, E	Montréal	do	Pupitres d'école	D. et M.B.
Carter, J. B.	Toronto	Ontario	Tableau, etc	M.H.
Copp, Clark et Cie.	do	do	Livres d'école	do
Chauveau, l'hon. M.	Québec	Québec	Collaborateur	D. (O.)
Institut des sourds-muets	Montréal	do		D. (B.)
do sourdes-muettes	do	do		do
Départ. de l'éducation, Ontario	Toronto	Ontario		D. (O.)
do do Québec	Québec	Québec		do
Hodgins, Dr. (Collaborateur)	Toronto	Ontario	Collaborateur	do
Institution des aveugles	Montréal	Québec		D. (B.)
Langelier, L.	Québec	do	Appareil de lecture	D. et M.A.
Miller, A., et Cie	Toronto	Ontario	Livres de lecture, etc.	M.H.
Montpetit, M.	Québec	Québec	Livres	D. et M.A.
Novelty Works (James Smart)	Brockville	Ontario	Pupitres d'école	M.H.
Ecole des arts et métiers	Montréal	Québec		D. (B.)
Rolland et Fils	do	do	Collection de livres d'école	M.H.

Classe 7.—ORGANISATION ET MATÉRIEL POUR L'INSTRUCTION SECONDAIRE.

Baillairgé, C.	Québec	Québec	Instruments stéréométriques.	M.H.
Départ. de l'éducation, Ontario	Toronto	Ontario		D. (O.)
do do Québec	Québec	Québec		D. (A.)
do do do	do	do		D. (O.)
May, Dr. S. P.	Toronto	Ontario	Spécimens zoologiques	D. (B.)
Ecole polytechnique	Montréal	Québec		D. et M.A.

Classe 8.—ORGANISATION, MÉTHODES ET MATÉRIEL DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR.

Gouvernement d'Ontario pour l'Université	Toronto	Ontario		D. (A.)
Gouvernement de Québec do	Québec	Québec		do
Prof. Macoun	Belleville	Ontario	Flore canadienne	D. et M.A.
Université du collége McGill	Montréal	Québec		D. (A.)
L'hon. E. S. Wood, ministre de l'agriculture	Toronto	Ontario	Rapports	do

COMMISSION CANADIENNE.—Exposition de Paris, 1878.—Liste des prix—*Suite.*

CLASSE 9.—IMPRIMERIE ET LIBRAIRIE.

EXPOSANT.	ADRESSE.	PROVINCE.	ARTICLES EXPOSÉS.	PRIX.
Copp, Clark et Cie	Toronto	Ontario	Ouvrages de littérature	M.H.
Objets collectifs	Canada	Québec	(Provinciaux)	D. (O.)
Cie d'imprimerie du *Globe*	Toronto	Ontario	Echantillons typographiques	M.H.
Hunter, Rose et Cie	do	do	Collections de livres	D. et M.B.
Miller, Adam et Cie	do	do	Journal des écoles canadienn.	M.H.
Mowat, l'hon. Oliver	do	do	Statuts Refondus d'Ontario	do
Ministre de l'éducation, l'hon. A. Crooks	do	do	Collection d'ouvrages	D. (A.)
Perrault et Cie	Montréal	Québec	Impressions commerciales et de fantaisie	M.H.
Rolph, Smith et Cie	Toronto	Ontario	Echantillons de gravure	D. et M.B.
Warwick, W.	do	do	Ouv. sur la littérat. en génér.	M.H.

CLASSE 10.—PAPETERIE, RELIURE, MATÉRIEL DES ARTS DE LA PEINTURE ET DU DESSIN.

Compagnie de plombagine du Canada	Ottawa	Ontario	Collection de crayons	D. et M.O.
Cie de carton-cuir de la Puissance	Montréal	Québec	Echantillons de carton-cuir	M.H.
Hunter, Rose et Cie	Toronto	Ontario	Echantillons de reliure	do
La France	Québec	Québec	do do	D. et M.B.
Rolland et Fils	Montréal	do	Livres de compte	M.H.
Taylor frères	Toronto	Ontario	Echantill. d'impression, etc.	do

CLASSE 11.—APPLICATION USUELLE DES ARTS DU DESSIN ET DE LA PLASTIQUE.

Conseil des arts et métiers	Montréal	Québec	Dessin et plans	M.H.

CLASSE 12.—EPREUVES ET APPAREILS DE PHOTOGRAPHIE.

Henderson, A.	Montréal	Québec	Photographies	D. et M.A.
Hunter et Cie	Toronto	Ontario	do	D. et M.B.
Livernois, J. E.	Québec	Québec	do	M.H.
McLaughlin, S	Ottawa	Ontario	do	D. et M.B.
Notman et Sandham	Montréal	Québec	do	D. et M.A.
Notman et Fraser	Toronto	Ontario	do	M.H.
Poole, E.	Ste-Cather.	do	do	do

CLASSE 13.—INSTRUMENTS DE MUSIQUE.

Cie des orgues de la Puissance	Bowmanv'le	Ontario	Orgues de salon combinés	D. et M.B.

CLASSE 14.—MÉDECINE, HYGIÈNE ET ASSISTANCE PUBLIQUE.

Inspecteur des asiles d'Ontario	Toronto	Ontario	Photographies des asiles	M.H.

CLASSE 15.—INSTRUMENTS DE PRÉCISION.

Hearn et Harrison	Montréal	Québec	Instruments d'optique, etc.	D. et M.B.
Potter, C.	Toronto	Ontario	do à l'us. des ingén.	M.H.

COMMISSION CANADIENNE.— Exposition de Paris, 1878.—Liste des prix—*Suite.*

CLASSE 16.—CARTES ET APPAREILS DE GÉOGRAPHIE ET DE COSMOGRAPHIE.

EXPOSANT.	ADRESSE.	PROVINCE.	ARTICLES EXPOSÉS.	PRIX.
Copp, Clark et Cie	Toronto	Ontario	Carte géographique	D. et M.B.
Départ. de l'Education d'Ontario	do	do	do cosmographique	D. (A.)
Commiss. géologique du Canada.	Montréal	Québec	do et illustrations géologiques	D. d'H.
Genest, Pierre	Québec	do	do de la Nouvelle-France.	D. et M.B.
Hind, Prof. H. Y	Windsor	N.-Ecosse	do des pêcheries du Canada	D. et M O.
Commissaires du havre	Montréal	Québec	Plan du fleuve Saint-Laurent	D. (B.)
Ministre de l'intérieur	Ottawa	Ontario	Carte du Canada, montrant les forêts, etc., et grande carte du Canada	D. (O.)
Rolland et fils	Montréal	Québec	Cartes françaises du Canada	M. H.
Sicotte, L. W.	do	do	Cartes cadastrales	do
Taché, Eugène E.	Québec	do	Carte de la prov. de Québec	D. et M.B.

CLASSE 17.—MEUBLES A BON MARCHÉ ET MEUBLES DE LUXE.

Commission canadienne			Chaises	M. H.
Lee, William	Toronto	Ontario	Table en marq. faite à la main	do
Lemieux, Edmond	Ottawa	do	Echiquier en marqueterie	do
Moorehead G. Manufacturing Co.	London	do	Ameublement	D. et M.B.
White, I	Woodstock	do	Table en mosaïque	do

CLASSE 18.—OUVRAGES DU TAPISSIER ET DU DÉCORATEUR.

Cobban, G., et Cie	Toronto	Ontario	Moulures pour cadres	M.H.
Ewing et Cie	do	do	do do	do
Haycock, E	Ottawa	do	Encadr. de glace en fer forgé	D. et M.B.

CLASSE 20.—CÉRAMIQUE.

Schuler, Henry	Paris	Ontario	Collection de vases de grès	M.H.

CLASSE 22.—PAPIERS A TAPISSERIE.

Staunton, M., et Cie	Toronto	Ontario	Echantill. de papiers à tapis.	M.H.

CLASSE 27.—APPAREILS ET PROCÉDÉS DE CHAUFFAGE ET D'ÉCLAIRAGE.

Chanteloup, E	Montréal	Québec	Lampes	D. et M.B.
Chown et Cunningham	Kingston	Ontario	Poêle de cuisine	M.H.
Gurney et Cie	Hamilton	do	do d'appartement	D. et M.B.
Prowse frères	Montréal	Québec	do à charbon	M.H.
Stewart, James, et Cie	Hamilton	Ontario	do do anthracite	D. et M.B.

CLASSE 29.—MAROQUINERIE, TABLETERIE ET VANNERIE.

Brown frères	Toronto	Ontario	Différ. genres de calendriers	M.H.
Bœckh, Charles	do	do	Brosses à vernis et à peinture	do
Nelson, H. A., et fils	Montréal	Québec	Balai de maïs, époussettes, etc	do

COMMISSION CANADIENNE.—Exposition de Paris, 1878.—Liste des prix—*Suite.*

CLASSE 30.—FILS ET TISSUS DE COTON.

EXPOSANT.	ADRESSE.	PROVINCE.	ARTICLES EXPOSÉS.	PRIX.
Cie manuf. de coton du Canada	Cornwall	Ontario	Assort. de tissus de coton, etc.	D. et M.B.
do Dundas	Hamilton	do	Cotons de différentes espèces.	D. et M.A.
Cie de coton d'Hudon	Montréal	Québec	do	M.H.

CLASSE 33.—FILS ET TISSUS DE LAINE CARDÉE.

Gault frères	Montréal	Québec	Assortiment de tweeds	D. et M.A.
Mills et Hutchison	do	do	Tweeds et flanelles	do
Cie manufacturière d'Oxford	Oxford	N.-Ecosse	Tweeds, couvert., toiles, etc.	M.H.
do Paton	Sherbrooke	Québec	Assortiment de tweeds	D et M A.
Manufacture de lain. de Rosamond	Almonte	Ontario	Tweeds et casimirs	D. et M.B.
Willett, S. T	Chambly	Québec	Flanelle de fantaisie	do

CLASSE 36.—DENTELLES, TULLES, BRODERIES ET PASSEMENTERIE.

Russell, Mlle Belle	Ottawa	Ontario	Dentelles, écran, bannière	M.H.
Strickland, Mlle	do	do	Ouv. au crochet, dentelles	do

CLASSE 37.—ARTICLES DE BONNETERIE ET DE LINGERIE. OBJETS ACCESSOIRES DU VÊTEMENT.

McCrae et Cie	Guelph	Ontario	Gilets, chemises et pantalons de laine, etc	D. et M.B.
Gault frères	Montréal	Québec	Bonneterie bl. et de couleur	D. (B.)
Morgan frères	do	do	Gants	D. et M.B.
Compagnie de Strathroy	Hamilton	Ontario	Articles de tricots pour dames	D. et M.A.
Skelton, Tooke et Cie	Montréal	Québec	Chemises, collets, etc.	D. et M.B.

CLASSE 38.—HABILLEMENTS DES DEUX SEXES

Berlin Felt Boot Co	Berlin	Ontario	Chauss. de feutre sans cout.	M.H.
Cedras, Joseph	Montréal	Québec	Chapeaux de soie pour dames	do
Coristine, J., et Cie	do	do	Chap. de feutre, mocass., etc.	D. et M.B.
Denton, J. M	London	Ontario	Vêtements	do
Garret John	Hamilton	do	Chauss. p. hom., fem. et enf.	M.H.
Lenoir frères	Montréal	Québec	Bottes et souliers	D. et M.B.
Mullarky et Cie	do	do	Chaussures	M.H.
McKenzie, John	Summerside	Ile du P.-E.	Vêtements en tweeds	do
Ministre de l'agriculture	Ottawa	Ontario	do et équipements indiens	D. (B.)
Shorey, H., et Cie	Montréal	Québec	Habits confectionnés	D. et M.B.

CLASSE 41.—OBJETS DE VOYAGE ET DE CAMPEMENT.

Barrington et fils	Montréal	Québec	Malle de cuir, dite Saratoga	D. et M.A.
Dessaulles	do	do	Trousses de voyage	D. et M.B.
Kraft, E	do	do	Malles de voyage	H.M.
Malcolm, R	Toronto	Ontario	Sacs pour le trans. des malles	D. et M.A.

COMMISSION CANADIENNE—Exposition de Paris, 1878.—Liste des prix—*Suite.*

CLASSE 42.—BIMBELOTERIE.

EXPOSANT.	ADRESSE.	PROVINCE.	ARTICLES EXPOSÉS.	PRIX.
Peacock, W	Montréal	Québec	Poupées et jouets	M.H.

CLASSE 43.—MINES ET MÉTALLURGIE.

Cie manufacturière Albert		N.-Brunsw'k	Gypse	M.H.
Allen et Humphreys	Ottawa	Ontario	Chaux phosph. verte (apatite)	D. et M.B.
Cie Minière de Buckingham	Montréal	Québec	Gros blocs d'apatite	M.H.
Burrell, Ellis	Belleville	Ontario	Assortiment de haches	do
Manufacture de limes	Montréal	Québec	do de limes	D. et M.B.
Compagnie de plombagine du Canada	Ottawa	Ontario	Collection de minerais	D. et M.A.
Forsyth, R	Montréal	Québec	Monuments de syénite polie	
Cie d min. de plomb de Frontenac	Kingston	Ontario	Plomb et galène	D. (B.)
Gilmour, G	Montréal	Québec	Mèches de tarières	M.H.
Goodfellow, J	Northesk	N.-Brunsw'k	Pierre à bâtir et à aiguiser	do
Jones, D. F., et Cie	Gananoque	Ontario	Faux, fourches, etc	do
Major, E., et Cie	Montréal	Québec	Toiles métalliques	do
Miller et Henshaw	Templeton	do	Bloc d'apatite	do
McDougall et Cie	Montréal	do	Fonte, scories, etc	do
Association houillère de Pictou	N. Glasgow	N.-Ecosse	Blocs de houille	D. et M.B.
Selwyn, A. R. C	Montreal	Québec	Collect. stratigrap. de roches	do
Cie Star	Halifax	N.-Ecosse	Collection de patins	D. et M.A.
Cie d'acier du Canada	Londond'ry.	do	Minerai de fer, laitier, fer en gueuse et en barres	M.H. D. et M.A.
Silver Islet Co	L. Superieur	Ontario	Lingots d'argent	D. et M.B.
Seaman et Cie	Lower Cove	N.-Ecosse	Meul à aiguiser et pierr à faux	do
Waterman, frères	London	Ontario	Pétrole brut et raffiné	M.H.
Whiting Manufacturing Co	Oshawa	do		D. et M.B.

CLASSE 44.—PRODUITS DES EXPLOITATIONS ET DES INDUSTRIES FORESTIÈRES.

Bastien, Benoit	Montréal	Québec	Echantill. de bois canadiens	D. et M.O.
Dobell, R. R., et Cie	Québec	do	Pins blancs, etc	do
Département des travaux publics	Ottawa	Ontario	Echantill de bois et trophée	D. (O.)
Goulette, O. V	Gananoque	do	Manches d'outils, etc	D. et M.B.
McMurray et Fuller	Toronto	do	Balais, brosses, etc	D. et M.A.
Cie Oil Cabinet and Novelty	Montréal	Québec	Echelles, manch. d'outils, etc.	do
Provencher, l'Abbe L	Québec	do	Echantillons de bois	D. et M.B.
Sanson, J. G	Wotton	do	Douves, manches à balai, etc.	D. et M.S.
Withrow et Hillock	Toronto	Ontario	Jalousies, portes, etc	D. et M.B.

CLASSE 45.—PRODUITS DE LA CHASSE, PRODUITS, ENGINS ET INSTRUMENTS DE LA PÊCHE ET DES CUEILLETTES.

Commission géologique	Ottawa	Ontario	Tête de buffle, poisson	D. (O.)
Ministre de l'agricul. du Canada	do	do	Tête de buffle et d'ours, etc	do
Dr. S. P. May	Toronto	do	Oiseaux empaillés, etc	D. et M.O.

CLASSE 46.—PRODUITS AGRICOLES NON ALIMENTAIRES.

Lyman, Clare et Cie	Montréal	Québec	Huile et tourteaux de lin	D. et M.B.
Harvey et Cie	Hamilton	do	Laines canadiennes	D. et M.B.

COMMISSION CANADIENNE.—Exposition de Paris, 1878.—Liste des prix—*Suite.*

CLASSE 47.—PRODUITS CHIMIQUES ET PHARMACEUTIQUES.

EXPOSANT.	ADRESSE.	PROVINCE.	ARTICLES EXPOSÉS.	PRIX.
Hood, A. W., et fils	Montréal	Québec	Savons de toil. et de buander.	M. H.
Lyman, frères et Cie	Toronto	Ontario	Produits chimiq et essences.	do
Morse, G. D., et Cie	do	do	Savons de buanderie	D. et M. B.
Saunders, William	London	do	Préparat. pharmaceutiques	do
Waterman frères	do	do	Produits du pétrole	D. et M. O.

CLASSE 49.—CUIRS ET PEAUX.

Gunn et Cie	Kingston	Ontario	Cuir à semelles	D. et M. B.
Hallam, J	Toronto	do	Assortiment de cuir	do
Moxley et Ricker	Montréal	Québec	do	D. et M. A.
Pelt James	Hamilton	Ontario	Peaux de mouton, tapis de pieds, etc	M H.

CLASSE 50.—MATÉRIEL ET PROCÉDÉS DE L'EXPLOITATION DES MINES ET DE LA MÉTALLURGIE

Cie de plombagine du Canada	Ottawa	Ontario	Creusets	H. M.

CLASSE 51.—MATÉRIEL ET PROCÉDÉS DES EXPLOITATIONS RURALES ET FORESTIÈRES.

Abell, John	Woodbridge	Ontario	Moissonneuse "Matchless"	M. H.
Elliott, John	London	do	Faucheuse	D. et M. B.
Green, frères et Cie	Waterford	do	Moissonneuse	M. H.
Sawyer et Cie	Hamilton	do	Faucheuse "Iron clad"	D. et M. B.
Vary, B. W	Strathroy	do	Tri-soc en fer	M. H.
Watson, John	Ayer.	do	Instruments aratoires	D. et M. O.
Wilkinson, George	Aurora	do	Charrue de fer	M. H.
Whiting Manufacturing Co	Oshawa	do	Collection de faulx, etc	D. et M. B.

CLASSE 52.—MATÉRIEL ET PROCÉDÉS DES USINES AGRICOLES ET DES INDUSTRIES ALIMENTAIRES.

Barter, Benjamin	Toronto	Ontario	Bluterie à travers lesquelles passe un courant d'air	D. et M. A.

CLASSE 53.—MATÉRIEL DES ARTS CHIMIQUES, DE LA PHARMACIE ET DE LA TANNERIE.

Cie de plombagine du Canada	Ottawa	Ontario	Graisses pour machines	D. (S.)
Elliott, T. Scott	Guelph	do	Laveuse	D. et M. B.
Willett, G. B	Coaticook	Québec	Machine à tordre et à laver	M. H.

CLASSE 54.—MACHINES ET APPAREILS DE LA MÉCANIQUE GÉNÉRALE.

Burrows, Stewart et Milne	Hamilton	Ontario	Balances	D. et M. B.
Cie canadienne de caoutchouc	Montréal	Québec	Courroies, conduits, etc.	M.H.
Kennedy, W. et fils	Owen Sound	Ontario	Turbine Leffel, économ. l'eau	D. et M. A.
Northey, T	Hamilton	do	Pompes vapeur	M.H.

COMMISSION CANADIENNE.—Exposition de Paris, 1878.—Liste des prix—*Suite.*

CLASSE 56.—MATÉRIEL ET PROCÉDÉS DE FILAGE ET DE CORDERIE.

EXPOSANT.	ADRESSE.	PROVINCE.	ARTICLES EXPOSÉS.	PRIX.
Briggs, S.	Hamilton	Ontario	Variété de courroies	M.H.
Corderie de Dartmouth	Dartmouth	N.-Ecosse	Carde de cuir	D. et M.B.

CLASSE 58.—MATÉRIEL ET PROCÉDÉS DE LA COUTURE ET DE LA CONFECTION DES VÊTEMENTS.

Raymond, Charles	Guelph	Ontario	Machines à coudre	D. et M.B.

CLASSE 60.—MATÉRIEL ET PROCÉDÉS DE LA PAPETERIE, DES TEINTURES ET DES IMPRESSIONS.

Fonderie de caractères du Canada	Montréal	Québec	Fonte de petit texte	M.H.

CLASSE 62.—CARROSSERIE ET CHARRONNAGE.

Armstrong, J. B	Guelph	Ontario	Phaéton à deux siéges, etc.	M.H.
Begg, Alexander	Orillia	do	Phaétons légers à quatre	do
Dew, John, et Cie	Ste-Cather'n	do	Roues, jantes, raies, etc.	D. et M.B.
DeWolf, John M	Halifax	N.-Ecosse	Phaéton, Stanhope et wagon.	do
Cie. manufacturière d'articles de carrosserie de Guelph	Guelph	Ontario	Articles de carrosserie	M.H.
Cie. manufacturière de ressorts de Gananoque	Gananoque	do	Collect. de ressorts de voiture	do
Lyons, Woods	Brantford	do	Voiture et traîneau légers	do
Plummer et fils	London	do	Jantes, raies, moyeux	D. et M.B.
Ramsay, William	Orillia	do	Traîneau	M.H.
Robinson, G. W.	Kingston	do	Traîneau et voiture de course	do
Semmens, John	Hamilton	do	Voitures d'enfants	D. et M.B.

CLASSE 63.—BOURRERIE ET SELLERIE.

Kraft, Ernest	Hamilton	Ontario	Harnais double à garnit. dorée	D. et M.B.
Lugsdin et Barnett	Toronto	do	Selles de dames, etc	do
Malcolm, R.	do	do	Harnais et selles	D. (A.)

CLASSE 64.—MATÉRIEL DES CHEMINS DE FER.

Chanteloup, E.	Montréal	Québec	Articles de chemin de fer	D. (B.)
McDougall, John et Cie	do	do	Roues de locom. et wagons	do

CLASSE 65.—MATÉRIEL ET PROCÉDÉS DE LA TÉLÉGRAPHIE.

Chanteloup, E.	Montréal	Québec	Appareils de télégraphie	D. (B.)

COMMISSION CANADIENNE.—Exposition de Paris, 1878.—Liste des prix—*Suite.*

CLASSE 66.—MATÉRIEL ET PROCÉDÉS DU GÉNIE CIVIL, DES TRAVAUX PUBLICS ET DE L'ARCHITECTURE.

EXPOSANT.	ADDRESSE.	PROVINCE.	ARTICLES EXPOSÉS.	PRIX.
Bulmer et Shepperd	Montréal	Québec	Matériaux de construction	D. et M.B.
Département des Travaux Publics	Ottawa	Ontario	Modèles et plans des canaux	D.H.
Ewatt, David	do	do	Collaborateur	D. et M.D.
Forsyth, R	Montréal	Québec	Monument de granit	do
Commission géologiq. du Canada	do	do	Marbre et pierres de construc.	D. (A.)
Commissaires du Havre	do	do	Plans	D. et M.B.
Heard, J., et Cie	Strathroy	Ontario	Pierres artificielles	M. H.
Keefer, Samuel	Brockville	Ontario	Pont suspendu de Niagara	D. et G.M.
Commissaires des chemins de fer	Québec	Québec	Photographies de pont	D. (A.)
Somerville, T	Arnprior	Ontario	Monument en marbre	D. et M.A
Ives, H. R	Montréal	Québec	Barrières en fer	D. et M.B.
Cie. Ardoisière de New Rockland	do	do	Ardoise	do

CLASSE 67.—MATÉRIEL DE LA NAVIGATION ET DU SAUVETAGE.

Commissaire de l'Agriculture			Modèles cales	
Travaux Publics	Québec	Québec	Clippers, etc	D. (B.)
English, William	Peterboro'	Ontario	Canot de chasse	D. et M.B.
Power, William et Cie	Kingston	do	Modèles de vaiss'x canadiens	M.H.
Cie. de navigation du Richelieu et Ontario	Montréal	Québec	do bateaux à vapeur	D. (B.)

CLASSE 68.

Perrault, J	Montréal	Québec	Bèche militaire	M.H.

CLASSE 69.—CÉRÉALES. PRODUITS FARINEUX AVEC LEURS DÉRIVÉS.

Brodie et Harvey	Montréal	Québec	Echantill. de farine et de blé	D. et M.B.
Catelli frères	do	do	do macaroni	M.H.
Howland, W. P. et Cie	Toronto	Ontario	Farine brevetée "flocons de neige"	D. et M.O.
Muirhead et Gray	London	do	Farine d'avoine, pois	M.H.
Phillips, Geo	do	do	Farine	do
Rennie, Wm	Toronto	do	Graines de jardins et de farine	D. et M.A.
Sentiner, John	Earl River	Ile du P.-E.	Orge mondée	M.H.

CLASSE 71.—CORPS GRAS ALIMENTAIRES, LAITAGES ET ŒUFS.

Agence fromagère du Canada	Belleville	Ontario	Fromage	D. et M.B.

COMMISSION CANADIENNE.—Exposition de Paris, 1878.—Liste des prix—*Suite.*

CLASSES 72 ET 73.—VIANDES ET POISSONS.—LÉGUMES ET FRUITS.

EXPOSANT.	ADRESSE.	PROVINCE.	ARTICLES EXPOSÉS.	PRIX.
Andrews et Cie	Halifax	N.-Ecosse	Conserves de homards	M.H.
Argyle Packing Co		do	do do	D. et M.A.
Bain, James D	Restigouche	N.-Brunsw'k	do saumon	M.H.
Barber, J.	Halifax	N.-Ecosse	do homards	D. et M.A.
Christian, N. O.	do	do	do do	M.H.
Forrest et Cie	do	do	do do	D. et M.A.
Holbrook et Cie.	N. Westm'str	Colombie-B.	do saumon	M.H.
Johnston A. L.	Sherbrooke	Québec	Bœuf fluide, etc	do
Lockport Packing Co	Halifax	N.-Ecosse	Conserves de homards	D. et M.B.
Ministre de l'Agriculture	Ottawa	Ontario	Collection de poissons	D. (O.)
Noble, B.	Richib'ctou	N.-Brunsw'k	Cons de homards et maquer.	D. et M.B.
Ogden, Alfred	Cap Canso	N.-Ecosse	do do	do
Postlethwaite, Ridsdaile et Cie	Toronto	Ontario	do légumes, sauces, etc	do
Rennie, W.	do	do	Grains	D. (B.)
Stayner, Chas. A.	Halifax	N.-Ecosse	Conserves de homards	M.H.
Shand, J. M.	Barrington	do	do do	do
O'Mara, —.	London	Ontario		do
*Shuff et Cie	Halifax	N.-Ecosse	Conserves de homards	do
Betcher, J. W.	do	do	Œufs	do

CLASSE 74.—CONDIMENTS ET STIMULANTS, SUCRES ET CONFISERIE.

Betcher, J. W.	Halifax	N.-Ecosse	Marmelade	M.H.
Blackwood, R.	Montréal	Québec	Cidre, bière de gingemb., etc.	D. et M.B.
Charlton, A. E.	Hamilton	Ontario	Sirops et vinaigre	M.H.
Gray, Young et Sparling	Seaforth	do	Sel fin, moyen et gros	D. et M.A.
Kingstone, C. J.	Warwick	do	Sel	do
Ateliers de vinaigre de Kingston.	Kingston	do	Vinaigre et alcool méthylique	D. (B.)
Lefebvre, Michel	Montréal	Québec	Vinaigre en bout. et en fût	D. et M.A.
McCormack, T.	London	Ontario	Confiserie	D. et M.B.
Sharpe, T. S.	Apohaqui	N.-Brunsw'k	Sel à beurre	D. et M.A.
Tester, T. W. et Cie	Montréal	Québec	Maïs praliné et bonbons	D. et M.B.
Troope, O. V. et Cie	Saint-Jean	N.-Brunsw'k	Vinaigre	do

CLASSE 75.—BOISSONS FERMENTÉES.

Cosgrave et Fils	Toronto	Ontario	Bière	M.H.
Charlton, A. E	Hamilton	do	Vinaigre et alcool	do
Associations de Viticulteurs du Canada	Toronto	do	Vins et eaux-de-vie	D. (B.)
Hamilton, Dunlop et Cie	Brantford	do	Vins purs	D. et M.B.
Joy et Cie	Tilsonburg	do	do	M.H.
Gooderham et Worts	Toronto	do	Whisky	D. et M.O.
Labatt, John	London	do	Bière et porter	D. et M.B.

CLASSE 76.—SPÉCIMENS D'EXPLOITATIONS RURALES ET D'USINES AGRICOLES.

Grant, Peter	Clinton	Ontario	Fourche mécanique	D. et M.A.
Smart, J.	Brockville	do	Variétés et ouv. de fonderie	D. et M.B.

* Pour la "Chebucto Packing Co.'

RÉPONSE

(75*a*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 31 mars 1880 ;—pour un état donnant les noms et la date de la nomination de toutes les personnes nommées par le gouvernement fédéral en qualité de commissaires, secrétaires, ou autrement, en rapport avec la section canadienne de l'Exposition de Paris, tenue en 1878, ainsi que le détail de tous deniers payés à chacune d'elles à titre d'appointements ; aussi, un état détaillé des sommes dépensées pour frais de subsistance, de voyage, impressions, annonces et autres, à qui payées, et durée de leur service.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,

8 février 1881.

DÉPARTEMEMT DE L'AGRICULTURE,

OTTAWA, 4 février 1881.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, en réponse à votre lettre du 31 mai dernier, un rapport à la Chambre des communes indiquant les nominations et dépenses faites au sujet de l'exposition de Paris.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. B. SMALL,

Pour le secrétaire.

Au sous-secrétaire d'Etat, Ottawa.

ETAT donnant les noms, etc., de toutes personnes nommées par le gouvernement fédéral en qualité de commissaires, etc., en rapport avec la section canadienne de l'Exposition de Paris tenue en 1878.

Nom.	Charge.	Date de la nomination.
L'hon. C. A. P. Pelletier	Commissaires honoraires et membres consultatifs de la Commission.	6 déc. 1877.
Sir John Rose		
J. Gordon Brown		
Gustave Drolet		
Thomas C. Keefer	Membre exécutif de la Commission	do
Joseph Perrault	Secrétaire de la Commission	do
Dr. S. P. May	do do	do
James B. Duffus	Membre honoraire et consultatif de la Commission.	8 avril 1878.
A. R. C. Selwyn	Surintendant des Minéraux	26 nov. 1877.

ÉTAT détaillé de toutes les sommes payées comme traitements des personnes nommées par le gouvernement fédéral au sujet des produits canadiens envoyés à l'Exposition de Paris en 1878.

Noms.	Charge.	Traitement par mois.	Montant total payé.
		$ cts.	$ cts.
Thomas C. Keefer	Membre exécutif de la commission	500 00	10,500 00
Joseph Perrault	Secrétaire de la commission	225 00	5,120 00
Dr. S. P. May	do	225 00	4,612 50

COMPTES DE L'EXPOSITION DE PARIS.

Service.	ANNONCES.	Payé en 1877.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	L'Evènement	20 juin		40 00	
	Journal de Québec	23 do		40 00	
	Monetary Times	27 do		5 00	
	Le National	4 juill.		35 00	
	Acadian Recorder	4 do		30 00	
	Ottawa Citizen	4 do		30 00	
	Toronto Globe	4 do		50 00	
	St. John Freeman	17 do		22 00	
	Toronto Weekly Advertiser	19 do		20 00	
	Morning Chronicle, Québec	20 do		50 00	
	Free Press, Ottawa	26 do		33 00	
	Daily Telegraph, Québec	26 do		30 00	
	Quebec Budget	26 do		30 00	
	Brantford Expositor	26 do		24 00	
	Daily Free Press, Winnipeg	26 do		40 00	
	Citizen, Halifax	26 do		40 00	
	Morning Herald, Halifax	26 do		24 00	
	Mail, Toronto	26 do		50 00	
	Montreal Gazette	26 do		50 00	
	Standard, Victoria (C.B.)	26 do		8 00	
	Halifax Chronicle	26 do		40 00	
	Toronto National	27 do		35 00	
	Daily News, Saint-Jean	31 do		40 00	
	Hamilton Times	17 août		40 00	
	Hamilton Spectator	17 do		50 00	
	La Minerve, Montréal	3 do		40 00	
	Kingston Daily News	3 do		40 00	
	L'Opinion Publique, Montréal	17 do		30 00	
	St. John Temperance Journal	17 do		5 00	
	Sherbrooke Gazette	17 do		11 00	
	Toronto Tribune	18 do		50 00	
	Montreal Herald	20 sept.		65 28	
	British Colonist, Victoria, (C.B.)	22 oct.		12 50	
	Toronto Evening Telegram	22 do		50 00	
	Franco-Canadien, Saint-Jean (Qué.)	22 do		18 40	
	London Advertiser	6 déc.		40 00	
	do Free Press	6 do		40 00	
	Charlottetown Patriot	6 do		15 50	
	Le Constitutionnel, Trois-Riveères	6 do		35 00	
		1878.			
	Colonial Farmer, Frédéricton (N.B.)	15 jan.		6 00	
	Daily Telegraph, Saint-Jean (N.B.)	15 do		27 50	
	Gazette des Campagnes, Ste-Anne	5 mars		6 08	
	Daily Mercury, Québec	30 do		40 00	
					1,388 26

COMPTES DE L'EXPOSITION DE PARIS.—*Suite.*

Service.	IMPRESSIONS ET LITHOGRAPHIE.	Payé en 1877.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	S. Marcotte	20 juin		30 50	
1877.	Le National	25 do		36 00	
25 avril	Free Press	26 juil.	10 00		
25 mai	do	26 do	1 00		
				11 00	
	J. Marion	6 août		3 75	
	Le National	7 déc.		62 00	
1878.	Free Press	28 do		2 00	
5 janv.	do	1er fév.	15 00		
7 do	do	1er do	1 00		
8 do	do	1er do	1 00		
9 do	do	1er do	2 00		
11 do	do	1er do	1 50		
17 do	do	1er do	40 00		
				60 50	
	do	28 do		44 25	
	L'hon. P. J. O. Chauveau	18 mars		80 00	
	W. et A. K. Johnstone	10 octobre		*1,466 06	
	do	14 déc.		109 51	
	M. Lebrassarq	21 sept.		4 15	
	W. J. Kelly	2 nov.		29 12	
	A. F. Potter	30 do		2 96	
		1879.			
	Papeterie du gouvernement britann.	29 jan.		1,374 85	
	S. P. May	30 do		1 00	
					3,317 65
	DIVERS.	1877.			
	Morland, Watson et Cie	17 août		4 50	
		1878.			
	Par Dr May	24 jan.		9 25	
	Cie d'empaquetage Moorehead	26 do		39 60	
	Par Dr May	26 do		13 15	
	Edward Penn et Cie	1er fév.		37 48	
	EN CANADA.				
	M. Minier	22 do		5 85	
	M. Lenoir	22 do		8 34	
	Par Volant	22 do		6 04	
	do	23 do			
	do	2 mars		3 07	
	do	8 do		11 70	
	do (grue à vapeur)	8 do		61 39	
	Menues dépenses	8 do		8 28	
	do	9 do		3 31	
	do	16 do		24 79	
	do	22 do		5 38	
	do	22 do		6 55	
	do	29 do		1 62	
	do	6 auril		9 18	
	do	13 do		12 22	
	J. B. Lemire fils, bois	13 do		23 85	
	Menues dépenses	15 do		11 98	
	J. B. Lemire fils, bois	19 do		45 70	
	A. Boucicault fils	19 do		2 63	
	J. Chouanard	19 do		14 63	
	Menues dépenses	19 do		31 78	
	do	26 do		9 02	

* Cartes lithographiées pour le Manuel.

COMPTES DE L'EXPOSITION DE PARIS—*Suite.*

Service.	DIVERS.	Payé en 1878.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1878.	Par Potter, drapeaux, etc.	26 avril		92 17	
	Menues dépenses	26 do		19 69	
	do	3 mai		38 62	
	Par Potter	3 do		79 66	
	Lanay	3 do		9 36	
	A. Boucicault Fils	3 do		17 34	
	Prudhomme	10 do		10 52	
	A. Boucicault Fils	10 do		11 08	
	Pierre	10 do		4 78	
	Garnier	10 do		3 70	
	Racine, drapeaux	10 do		23 38	
	J. B. Lemire Fils	10 do		32 55	
	Menues dépenses	10 do		20 36	
	Sonnet	17 do		2 38	
	Largier	17 do		6 60	
	J. Godon, (écussons)	17 do		116 94	
	Whitehead et Justin, peinturage et dorure	17 do		56 69	
	Menues dépenses	17 do		9 39	
	Par Potter, drapeaux	17 do		358 83	
	Garnier, clous, pentures, fil de fer, etc	24 do		27 13	
	Hemme, verrerie	24 do		10 82	
	C. Pelletier, pinceaux et huile	24 do		5 91	
	Goyard et Brulé	24 do		2 63	
	J. Boquet	24 do		4 99	
11 mai	Par Potter, prêlart, satinette	24 do	37 22		
24 do	do drapeaux	24 do	39 76		
				76 98	
	Lemire Fils, moulures de cadres	24 do		38 98	
	Menues dépenses	24 do		20 47	
	Garnier	31 do		21 38	
	Pelletier	31 do		4 78	
	Whitehead, vernis	31 do		374 94	
	A. F. Potter, cadres de gravures et mâts de pavillon	31 do		303 78	
	Racine, deux bannières	31 do		40 95	
	Lemire Fils, bois de service	31 do		11 26	
	Menues dépenses	31 do		7 29	
	Potter et Sauze, drapeaux et écussons	31 do		233 54	
	Garnier	7 juin		4 82	
	Whitehead, porte-vitrine	7 do		19 49	
	Bion, papier de tenture	7 do		483 99	
	Per Potter, mâts de pav., vitrines, etc	7 do		391 69	
	Menues dépenses	7 do		6 23	
	Bouchard, cadres de gravures	14 do		15 98	
	Godon, écussons	14 do		33 12	
	Menues dépenses	14 do		3 95	
	do	21 do		4 54	
	Garnier, Clous, etc.	29 do		2 67	
	Bouchard, décorations	29 do		3 36	
	Lemire, Fils, bois de service	29 do		6 62	
	Par Potter, décorations	29 do		338 32	
	Menues dépenses	29 do		6 23	
	do	5 juillet		4 22	
	Par Potter, dorure en or	5 do		48 64	
	Garnier	5 do		4 29	
	Menues dépenses	13 do		5 27	
	do	20 do		11 13	
	Robinet, water tap	20 do		4 28	
	Potter et Sauze, pavillons, etc	20 do		116 86	
	Menues dépenses	27 do		4 25	
	Delannay	27 do		3 44	
	Menues dépenses	3 août		3 88	
	Goyard et Brulé	10 do		3 45	
	Menues dépenses	10 do		2 67	
	do	17 do		3 02	

COMPTES DE L'EXPOSITION DE PARIS—*Suite.*

Service.	DIVERS.	Payé. 1878	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1878.	Menues dépenses	24 août		3 86	
	M. Nadar, photographies	31 do		14 21	
	Menues dépenses	31 do		8 74	
	M. Guyot, photographies	6 sept.		36 51	
	M. Nadar do	6 do		9 88	
	Menues dépenses	6 do		2 07	
	do	13 do		8 28	
	do	13 do		3 47	
	do	21 do		2 23	
	do	28 do		3 16	
	Godon, écussons	28 do		4 34	
	Turtle et Pearce, pavillons	28 do		10 69	
	Menues dépenses	5 oct.		2 28	
	do	12 do		3 20	
	George Frick, traduction du manuel	12 do		98 67	
	M. Nader, photographies	12 do		60 19	
	Menues dépenses	19 do		2 23	
	do	26 do		3 45	
	do	2 nov.		1 91	
	Photographies	2 do		13 82	
	Whitehead et Martinet, paille d'emb.	8 do		6 41	
	Menues dépenses	8 do		1 48	
	do	13 do		19 85	
	do	15 do		3 46	
	P. Largier, feuillard	15 do		3 52	
	A. Vaurs, futailles	15 do		13 34	
	Per Potter, caisses d'emballage	15 do		95 03	
	Menues dépenses	22 do		4 51	
	Garnier	30 do		2 98	
	Menues dépenses	30 do		2 34	
	do	6 déc.		2 47	
	Garnier	6 do		4 14	
	Whitehead et Martinet, paille d'emb.	6 do		5 43	
	Présent à sir P. Owen	6 do		307 87	
	Menues dépenses	14 do		16 41	
	do	14 do		6 09	
	Levesque, foin d'emballage	14 do		6 93	
	Combustible	14 do		2 84	
	A. Vaurs, barils	14 do		4 24	
	Per R. W. Keefer, dépenses à Londres pour réimpress. du manuel	20 do		46 43	
	Photographies	21 do		4 94	
	A. Vaurs, barils	21 do		5 73	
	Menues dépenses	21 do		11 03	
	Emballage du monument	31 do		67 21	
	Menues dépenses, par Potter	31 do		20 46	
	Divers achats par A. R. Selwyn :—				
	Collection zoologique		100 00		
	Traînes sauvages		16 50		
	Curiosités indiennes		127 20		
	Malles		44 00		
	Echantillon de fruits				
	Faïencerie		44 78		
	Tête de bison		25 00		
	Statuettes		12 00		
	Plomb à tirer, broquettes, etc		10 00		
	Extincteurs		60 00		
	Nettoyage de peaux d'ours		4 00		
	Par-dessus en fourrures		97 75		
	Scies		150 00		
	Gants et soie		80 42		
				771 65	
	Taylor frères, papier à empaqueter	31 déc. 1878.		14 14	
	P. L. Simmons, empaq. d'un tronçon d'arbre pour lord Dufferin	29 janv. 1879		46 19	
					5,842 92

COMPTES DE L'EXPOSITION DE PARIS—*Suite.*

Service.	CARTE DU CANADA.	Payé en 1877.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	J. Bion	22 oct. 1877		10 00	
2 sept. 1877.	Walker et Miles		5 00		
8 oct.	do		3 00		
		24 oct		8 00	
20 août	Jas. Hope et Cie		50 00		
22 do	do		11 03		
17 sept.	do		4 50		
		24 oct		65 53	
	J. Johnson, frais de voyage	do		19 00	
	J. Boyden	26 nov		23 50	
	C. S. Shaw et Cie	4 déc		10 00	
20 nov	Jas. Hope et Cie		3 25		
26 do	do		25 00		
		31 déc		28 25	
	J. Bion	1er fév. 1878.		21 85	
7 déc.	C. S. Shaw et Cie		4 90		
19 do	do		0 40		
4 jan. 1878.	do		0 55		
12 do	do		1 05		
23 do	do		0 95		
		27 déc		7 85	
	J. Johnson, frais de voyage	do		13 70	
	Professeur Hy. Hind	22 mars		90 00	
	J. Johnson, divers			19 00	
	Prof. Henry Hind	9 avril		95 80	
	G. Mann	13 do		0 90	
	G. Cox	20 do		12 50	
	Russell et Allan	20 do		6 75	
	W. Borbridge	20 do		5 50	
	C. S. Shaw et Cie	20 do		0 90	
	J. Hope et Cie	6 juin		1 75	
	Dessinateurs	23 avril 1879.		4,161 86	
					4,602 64
	CARTE DU CANAL WELLAND.				
	Dessinateurs			1,838 56	
	Wm. McKay			113 70	
					1,952 26
	CARTE DU CANAL LACHINE.				
	Dessinateurs			1,790 69	
	E. Chanteloup			732 50	
					2,523 17
	COMMISSION GÉOLOGIQUE.				
	Divers par McFarren	29 sept. 1877		15 00	
	Fret	31 oct.		43 45	
	Holland frères	24 nov.		43 83	
	Fret	30 do		103 61	
	Hammond et Philpot	19 déc.		32 00	
	Jas. Richardson, frais de voyage	26 do		147 17	
	C. E. Selwyn	31 do		12 00	
	Fret	31 do		174 84	
	B. F. Wardell	31 jan. 1878.		45 00	
	H. Fletcher, frais de voyage	31 do		27 90	
	Jas. Richardson do	31 do		12 30	
	Fret, etc	31 do		124 90	
	John Marsim	6 fév.		257 00	
	C. E. Selwyn	8 do		20 50	
	Fret, etc	28 do		47 74	
	do	20 mars		9 26	
	S. C. Stevenson	25 do		12 00	
	G. P. Mathew	1er avril		5 00	
	Fret	30 do		15 18	
	Lacroix	3 mai		97 47	
	W. H. Merritt	28 do		58 66	

COMPTES DE L'EXPOSITION DE PARIS—*Suite.*

Service.	COMMISSION GÉOLOGIQUE.	Payé en 1879.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Lacroix	7 juin		145 63	
	Fret	28 do		2 00	
	Divers	29 do		24 64	
	W. H. Merritt	1er juillet		30 52	
	R. Symonds	11 do		35 60	
	Davis, Turner et Cie	20 do		1 14	
	E. Trenelle	28 do		4 80	
	Congrès géologique	28 do		2 40	
	Divers	28 do		60	
	do	30 nov.			
	W. H. Merritt—				
	Divers		10 56		
	De Paris à Liverpool		21 64		
	Services du 10 mars au 20 sept.		487 50		
		2 déc		519 70	
	C. A. Trowbridge	18 jan. 1879.		22 70	
	G. A. Sandford	18 janvier		35 00	
	M. Davis	18 do		10 50	
	Fret	18 do		1 10	
	Boyd, Egan et Cie	26 mai		170 45	
	A. R. C. Selwyn :				
24 déc. 1877.	Frais de voyage		100 28		
	Dépenses du 5 février au 30 juin 1878		825 00		
	Frais de voyage à Ottawa et retour		40 80		
1er fév. 1879.	Frais de voyage, pension et logement, du 1er juillet au 30 nov. 1878 ; 153 jours à $5.00		765 00		
	Chemin de fer, de Paris à Londres, et dépenses diverses de Paris à Montréal		150 00		
	Frais de voyage et menues dépenses, portefaix, voitures, et 3 voyages à Londres et retour, du 1er mars au 16 déc.		100 84		
				1,981 92	
	TROPHÉE.	1877.			4,294 51
	Skillings et Whitney	26 sept		490 43	
	Menues dépenses	29 do		67 60	
	James Brine	2 oct		346 95	
	Skillings et Whitney	2 do		1 51	
	Gages des ouvriers	8 do		523 60	
	Menues dépenses	8 do		152 80	
	do	18 do		191 00	
	Gages des ouvriers	23 do		1,063 65	
	Menues dépenses	29 do		68 50	
	Gages des ouvriers	6 nov		1,383 70	
	Menues dépenses	6 do		23 50	
	Gages des ouvriers	20 do		414 90	
	Menues dépenses	20 do		25 50	
	do	27 do		105 90	
	Gages des ouvriers	3 déc		180 20	
	Menues dépenses	3 do		93 65	
	J. Wagner	7 do		496 47	
	Menues dépenses	13 do		110 01	
	Gages des ouvriers	18 do		599 74	
	Menues dépenses	27 do		15 00	
	Satchell frères	28 do		67 00	
	Gages des ouvriers	29 do		931 00	
	Menues dépenses	15 jan.		35 00	
	do	15 do		707 08	
	Alnon et Keevill	30 do		200 00	
	Menues dépenses	30 do		13 12	
	Gages des ouvriers	30 do		1,610 08	

COMPTES DE L'EXPOSITION DE PARIS.—*Suite.*

Service.	TROPHÉE.	Payé. 1878.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Alnon et Keevill	6 février		415 97	
	Gages des ouvriers	6 do		109 00	
	Menues dépenses	9 do		91 40	
	Gages des ouvriers	25 do		105 80	
	Surveillant	25 do		455 00	
	Menues dépenses	25 do		402 60	
	Bois pour fondations	9 mars		35 47	
	Blyth et Kerr	11 do		61 80	
	J. W. McLaren	14 do		536 80	
	Menues dépenses	26 do		230 40	
	Bois pour soutenir le plancher	6 avril		26 25	
	Dobell et Cie., bois de construction	6 do		28 80	
	Menues dépenses	8 do		117 88	
	Bois pour soutenir le plancher	13 do		105 32	
	Gages des ouvriers	23 do		119 47	
	Couverture en ardoise du trophée	26 do		37 96	
	Menues dépenses	1er mai		1 95	
	Gages des ouvriers	6 do		41 60	
	Menues dépenses	15 do		219 00	
	Arbres, etc	7 juin		21 24	
	Menues dépenses	10 do		5 78	
	Peinturage et vernissage	14 do		32 45	
	Menues dépenses	15 do		11 75	
	Ward et Cie (mammifères)	31 juillet		408 82	
	Menues dépenses	28 fév. 1879		5 50	
	Echantillons d'histoire naturelle			224 00	
	D. Ewart, transport de chemin de fer d'Ottawa à New-York		19 50		
	Voitures—Ottawa, Montréal, New-York et Paris		7 60		
	Vapeur—New-York au Hâvre		100 00		
	Transport de ch. de f.-Hâvre à Paris		6 70		
	Chemin de fer et bateau de Paris à Liverpool		16 18		
	Voitures et portefaix—Londres et Liverpool		2 00		
	Vapeur et chemin de fer de Liverpool à Montréal		76 38		
	Ch. de fer à Ottawa, y comp. voiture		5 00		
	Télégrammes		3 25		
	Frais d'hôtel		462 00		
				698 61	14,468 51
	VITRINES.	1877.			
	J. A. Craig et Cie	27 nov		7,216 38	
	Cooper et Holt	8 mai 1878		17 25	
	Rayon—Paris	15 juin	894 30		
	do	7 août	665 09		
	do	23 nov	665 08		
	do	21 déc	3 95		
				2,228 42	
	FRAIS DE PORT ET TÉLÉGRAMMES.	1877.			9,462 05
	Cie du télégraphe de Montréal	5 nov		3 29	
	Cie du télégraphe Dominion	6 do		2 09	
	Divers	10 do		20 32	
	do	3 déc		10 30	
	do	10 do		16 90	
	Cie du télégraphe de Montréal	20 do		27 33	
	Divers	4 janv. 1878		16 13	
	do	10 do		10 45	
	Cie du télégraphe de Montréal	15 do		1 37	
	do Montréal	15 do		24 27	
	Divers	15 do		14 63	
	Cie du télégraphe de Montréal	11 février		17 20	

COMPTES DE L'EXPOSITION DE PARIS—*Suite.*

Service.	FRAIS DE PORT ET TÉLÉGRAMMES.	Payé 1878.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1878.	Cie du télégraphe Dominion	8 mars		2 72	
	do de Montréal	13 do		19 09	
	do do	5 avril		2 22	
	do Dominion	9 do		0 97	
	Divers	15 do		0 92	
	do	15 do		8 77	
	do	19 do		0 47	
	Cie du télégraphe de Montréal	3 mai		18 79	
	Divers	24 do		1 18	
	do	14 juin		4 00	
	do	29 do		6 28	
	do	20 juillet		3 90	
	do	3 août		0 54	
	do	10 do		0 76	
	do	17 do		4 05	
	do	24 do		0 82	
	do	7 sept.		16 20	
	do	13 do		0 54	
	do	21 do		1 15	
	do	28 do		17 80	
	do	5 oct.		21 65	
	do	12 do		9 56	
	do	19 do		16 30	
	do	26 do		4 57	
	do	2 nov.		5 39	
	do	8 do		9 64	
	do	12 do		38 91	
	do	13 do		18 32	
	do	22 do		3 37	
	do	30 do		5 53	
	do	6 déc.		3 90	
	Cie du télégraphe Dominion	11 do		19 51	
	Divers	13 do		3 65	
	do	14 do		12 42	
	do	21 do		5 45	
	do	31 do		21 04	
	do	31 do		17 75	
	Cie du télégraphe de Montréal	3 janv. 1879		9 38	
	do Dominion	3 do		7 50	
					509 29
	MENUES DÉPENSES DE BUREAU.	1877.			
	Jas. Jackson	29 nov.		1 00	
	C. Bryson	29 do		5 00	
	Thos. Shore et Cie	5 déc.		5 00	
	Cie du Free Press	28 do		1 08	
	H. Peltier	31 do		30 00	
	A. Mortimer	15 janv. 1878		3 00	
	Cie du Free Press	15 do		0 36	
	Herald	27 fév.		11 02	
	Globe	27 do		10 58	
	L'Evènement	5 mars		12 00	
	Cie du Free Press	13 do		11 56	
	do	15 do		18 40	
	Presse à copier	3 mai		25 34	
	Divers	14 juin		1 70	
	do	29 do		3 64	
	Divers	20 juillet		47 71	
	Almanach des adresses de Paris	17 août		3 35	
	Divers	24 do		4 91	
	Mobilier de bureau	3 sept.		53 58	
	Divers	13 do		0 59	
	do	12 oct.		0 36	
	do	19 do		0 94	
	do	8 nov.		6 93	
	do	6 déc		1 38	

COMPTES DE L'EXPOSIBITION DE PARIS—*Suite.*

Service.	MENUES DÉPENSES DE BUREAU.	Payé en 1878.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1878.	Diverses	13 déc.		3 95	
	do	14 do		21 95	
	do	16 do		155 77	
	do	28 jan. 1879		4 00	
	do	31 do		1 51	
	do	28 fév.		3 61	
					450 22
	FRET ET CHARRIAGE.	1877.			
	T. G. et G. Cie	20 oct.		0 65	
	Vickers	27 do		2 40	
	Diverses	10 nov.		5 18	
	do	12 do		5 00	
	Overy	8 déc		1 35	
	Cie de fret de Montréal et Ottawa	18 do		125 00	
	Gray	20 do		8 50	
	Diverses	1er fév. 1878.		15 00	
	Honoraires de vice-consul américain.	11 do		77 85	
	Fret, du Hâvre à Paris	2 mars		446 85	
	Diverses	8 do		48 73	
	Droits de douane	9 do		7 80	
	Frais de déchargement	22 do		20 43	
	Fret, d'Halifax en France	22 do		24 58	
	Diverses	22 do		25 19	
	Duchemin	30 do		242 37	
	Diverses	6 avril		0 36	
	Fret, d'Halifax en France	9 do		66 17	
	Diverses	13 do		0 97	
	do	24 do		3 98	
	do	3 mai		3 23	
	do	31 do		1 00	
	do	7 juin		0 98	
	do	14 do		4 65	
	do	29 do		1 70	
	Chambre de Commerce, France	5 juil.		70 33	
	Cie. du ch. de fer Londres et Brighton	23 do		5 23	
	Larget et Cie	17 août		493 39	
	Thos. Meadows et Cie	3 sept.		30 76	
	Chambre de Commerce, France	7 do		2 25	
	W. H. Wood	27 do		25 00	
	Ligne de la Baie Quinté, "Paris"	9 nov.	5 50		
	do do "Adventure"	16 do	10 50		
				16 00	
	Diverses	6 déc.		5 80	
	do	13 do		21 77	
	do	14 do		21 57	
	do	30 do		8 70	
	do	31 do		4 87	
	do	30 jan. 1879		12 32	
1879.	Cie. du c. de f. St-Laurent et Ottawa	3 fév.		56 48	
	R. K. Claire	28 do		65 73	
	R. Malcolm	28 do		60 00	
	Geo. Holman	28 do		15 75	
	S. C. Skinner et Cie	28 do		27 93	
	W. Notman (fret de retour)	11 juin		119 70	
	Fret sur médailles de bronze	5 fév. 1880.	1 05		
	do	5 do	10 22		
				11 27	
	Cie Générale Transatlantique	11 fév. 1878.	1,955 95		
	do	25 do	482 15		
	do	23 mars	134 86		
	do	8 avril	237 90		
	do	19 do	24 68		
	do	26 do	44 12		
	do	3 mai	127 25		
	do	11 do	182 44		

COMPTES DE L'EXPOSITION DE PARIS—*Suite.*

Service.	FRET ET CHARRIAGE.	Payé en 1878.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	Cie Générale Transatlantique	24 mai	28 68		
	do	29 do	14 90		
				3,232 93	
	Chemin de fer Grand Tronc	20 déc. 1877	284 77		
	do	15 fév. 1878	1,164 26		
	do	16 do	44 00		
				1,493 03	
	Chemin de fer Grand Ouest	11 do	162 37		
	do	11 do	72 18		
	do	18 avril	30 09		
				264 64	
	Canada Express	8 oct. 1877.	0 85		
	do	20 nov.	1 60		
	do	18 mars 1878	2 50		
	do	6 juin	15 55		
	do	16 juil.	2 50		
				23 00	
	Frais d'express	6 oct. 1877.	17 50		
	do	15 nov	0 80		
	do	16 do	1 20		
	do	30 sept.	1 00		
	do	5 déc.	1 00		
	do	20 do	39 85		
	do	30 do	0 60		
	do	9 mars 1878	11 30		
				73 25	
	S.S. "Newfield"	26 nov. 1877	247 59		
	do	8 déc.	5 25		
	do	4 jan. 1878.	49 95		
	do	15 do	9 52		
	do	22 fév.	293 30		
	do	2 mars	50 56		
	do	29 mai	12,855 62		
	do	21 sept.	40 00		
				13,551 79	
	Cie de navig. du Richelieu et Ontario	22 oct. 1877	4 85		
	do	24 do	2 06		
	do	24 do	0 75		
	do	29 do	9 49		
	do	29 do	7 00		
	do	29 do	0 65		
	do	31 do	9 80		
	do	1er nov.	3 85		
				38 45	
	J. E. Jacques et Cie	30 oct.	24 53		
	do	15 nov.	3 40		
	do	15 do	12 41		
	do	17 do	2 00		
				42 34	
	Garnier, Rouen	2 mars 1878	211 34		
	do	8 do	25 28		
				236 62	
	ESPACE ET LOYER.				21,170 82
	Bureau à Paris	13 déc. 1877		23 33	
	do de la commission géologique	29 juin 1878		9 74	
	Espace dans l'Exposition	16 déc.		2,687 79	
	Bureau pour le travail de nuit	6 do	3 95		
	do	21 do	3 95		
				7 90	
	PAPETERIE.				2,728 76
	Jas. Hope et Cie	6 juil. 1877.		1 45	
3 mai 1877	Bureau du "Free Press"		4 00		
15 do	do		2 00		
19 do	do		3 50		

COMPTES DE L'EXPOSITION DE PARIS—*Suite.*

Service.	PAPETERIE.	Payé en 1877.	$ cts	$ cts.	$ cts.
23 mai	"Free Press"		5 50		
28 do	do		2 00		
5 juin	do		2 50		
		26 juillet		19 50	
1er sept	"Le National"		8 00		
27 do	do		45 00		
11 oct.	do		45 22		
15 do	do		10 50		
17 do	do		4 50		
		6 nov		113 22	
29 do	do		2 00		
28 nov	do		17 50		
		7 déc		19 50	
4 déc	do	12 do		2 75	
	Divers	4 jan. 1878.		2 00	
	"Free Press"	1er fév		13 30	
	Divers	8 mars		1 28	
	Parkins et Gotto	20 do		79 93	
	Passmore	20 juin		8 15	
	Livre de vente	27 juillet		9 74	
	Parkins et Gotto	31 do		7 33	
	Divers	17 août		1 69	
	do	24 do		0 59	
	do	2 nov		7 34	
	do J. Korman	31 do		64 63	
	do	13 déc		1 38	
	do	14 do		0 85	
	Bureau de la papeterie			175 75	
					530 38
	RÉCLAMATIONS.				
1878.	Cie manufacturière Geo. Moorehead	28 jan		139 89	
	T. C. Ker et Cie	18 fév		29 00	
	Canadian School Apparatus Co	28 fév		45 38	
	S. et H. Borbridge	28 do		50 00	
	G. Outram et fils	28 do		50 00	
	Bennett frères	28 do		19 00	
	James Pett	28 do		80 00	
	Burrowes, Stewart et Milne	5 mai		191 85	
	L. J. Sargeant	9 août		145 00	
	R. Lewis	6 mars 1880		150 00	
	R. Forsythe	15 avril		300 70	
					1,200 82
	Salaires div. comme par bordereaux				8,190 51
	PRODUITS ALIMENTAIRES.	1877.			
	J. N. Gregory	11 oct		23 50	
	V. Casci	11 do		144 50	
	S. W. Passmore	1er déc		202 50	
	Wm. Dubois	1er do		31 70	
	M. Grovenbury	1er do		69 00	
	Fox et Vanderlip	4 jan. 1878.		127 67	
	Divers, Montréal	4 do		48 15	
	do Halifax	4 do		6 20	
	Dredger	4 do		11 50	
	Grant	4 do		9 75	
	Malcolm	4 do		1 75	
	Saunders	4 do		2 00	
	Cameron	4 do		7 60	
	Lewis Grises	11 do		2 00	
	J. McP. Ross	1er fév		25 00	
	Thompson et Bligh	17 avril	6 00		
	Levi Hart	17 do	13 00		
	do	17 do	22 00		

COMPTES DE L'EXPOSITION DE PARIS—*Suite.*

Service.	PRODUITS ALIMENTAIRES.	Payé en 1878.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
	James Butler et Cie	17 avril	12 00		
	do	17 do	4 45		
	H. R. Tupper	17 do	42 00		
	Thos Doyle	17 do	30 00		
	Allan et Crowe	17 do	75 75		
	Dr. Honeyman, divers	17 do	10 05		
	do services	17 do	50 00		
				265 25	
	Racine et Cie	19 do		11 30	
	do	3 mai		11 42	
	A. F. Potter	24 do		47 92	
	Professeur Lawson	28 fév. 1879.		12 65	
	G. Taylor	28 do		4 80	
	Divers par M. Selwyn	28 do		112 78	
					1,178 94
	J. Gordon Brown, dépenses comme commissaire honoraire			733 04	
	G. Drolet, dépenses comme commissaire honoraire			1,228 77	
	J. B. Duffus, dépenses comme commissaire honoraire			130 00	
1877.	Jos. Perrault, frais de voyage :—				2,091 81
9 au 15 avril	Montréal à Ottawa et retour		25 75		
21 " 27 "	do		26 50		
15 " 19 mai.	do		20 75		
22 " 25 "	do		14 00		
25 " 27 "	Montréal à Québec et retour		8 00		
4 " 9 juin.	do Ottawa et retour		23 00		
11 " 16 "	do Toronto, Hamilton et Ottawa		31 25		
18 " 20 "	do Québec et retour		10 00		
21 " 23 "	do Ottawa et retour		11 25		
3 " 7 juil.	do Saint-Jean, Toronto		21 50		
7 " 14 "	do Toronto, Hamilton, Sainte-Catherine, Dundas, Sutherland		30 75		
16 " 20 "	do Ottawa et retour		18 75		
23 " 26 "	do do		15 50		
1er " 4 août	do do		15 25		
6 " 8 "	do Sorel et retour		6 00		
13 " 15 "	do Québec et retour		8 00		
15 " 18 "	do Ottawa et retour		15 00		
20 " 25 "	do Halifax, Saint-Jean		29 50		
29 août au 1er sept	do Ottawa et retour		15 25		
10 " 15 sept.	do do		22 50		
17 " 21 "	do Québec (exposition)		17 50		
1er " 8 "	do Halifax (Kentville)		32 25		
9 " 13 "	do Ottawa et retour		17 50		
23 " 26 "	do do		15 00		
1er nov.	do Québec et retour		8 00		
7 " 10 "	do Ottawa et retour		15 75		
13 "	do New-York		16 00		
26 "	New York à Paris		150 00		
28 déc.	Paris à Rouen et retour		9 50		
1878.					
2 au 3 jan.	do		13 00		
7 "	do		9 50		
9 "	do		9 50		
12 "	do		9 50		
15 "	do		9 50		
21 déc.	Paris à Montréal		150 00		
1879.					
6 jan.	Montréal à Ottawa et retour		13 00		
13 février au 25 mars	do do		60 00		
				924 00	

COMPTE DE L'EXPOSITION DE PARIS—*Suite.*

Service.	——	Payé. 1878.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1877.					
26 nov. au 31 déc	Dépenses personnelles, 36 jours à $5.	.....	180 00		
1878.					
1er janv. au 10	do 10 do $5..	.....	50 00		
15 do au 21 déc.....	do 337 do $5..	.....	1,685 00		
9 mai '77 au				1,915 00	
31 mars '79	Traitements à $225 par mois.....	.....	.....	5,120 00	
					7,959 00
	S. P. MAY, FRAIS DE ROUTE.				
20 juillet.....	Toronto à Ottawa et Montréal.....	.....	66 00		
1er août.....	do Hamilton, Paris, Brantford.....	.....	25 40		
6 do	do Sainte-Catherine, Merritton, Hamilton.....	.....	26 60		
13 do	do Hamilton, Dundas, Strathroy, London	.....	35 10		
18 do	do Belleville, Sidney, Napanee, Gananoque	.....	66 70		
3 sept,.....	do Montréal, Québec, Ottawa	.....	79 75		
19 do	do Newcastle, New Conville, Lesherville, Mimico.....	.....	8 75		
24 do	do London (une semaine).....	.....	5 00		
2 oct.....	do Guelph	.....	37 50		
10 do	do Ottawa.....	.....	12 00		
25 do	do Lesherville..	.....	41 00		
27 do	do Eglinton.....	.....	3 75		
	do Ottawa.....	.....	3 00		
2 nov.....	do Hamilton, London, Strathroy.....	.....	38 40		
6 do	do Montréal.....	.....	29 50		
21 do	Montréal à Québec.....	.....	13 60		
26 do	do Ottawa	.....	14 00		
2 déc.....	do do	.....	15 60		
3 do	do Halifax.....	.....	15 60		
12 do	do Ottawa, Kingston	.....	43 60		
21 do	Toronto à Hamilton, Paris, London, Strathroy, Pétrolia	.....	19 45		
31 do	do Port Hope, Cobourg, Ottawa, Belleville, Sidney, Kingston, Gananoque, Brockville.	.....	59 25		
1878.					
14 janv	do Hamilton, London, Strathroy	.....	86 70		
19 do	do Oshawa.....	.....	26 00		
21 do	do Hamilton	.....	4 50		
23 do	do do	.....	4 50		
24 do	do Ottawa, Montréal.....	.....	4 50		
31 do	do New-York, Paris.....	.....	59 85		
1879.					
20 janv.....	Paris à Londres et retour.....	.....	150 00		
31 do	do New-York, Toronto.	.....	26 00		
15 fév.....	Toronto à Ottawa et Montréal.....	.....	150 00		
28 do	do Ottawa (et retour).....	.....	46 00		
			98 00		
				1,315 60	
	Allocations pour dépenses personn. :				
	9 nov. 1877, au 21 déc. 1877, 43 jours, à $3.00	.....	129 00		
	Voiture	.....	0 50		
	15 fév. 1878 au 29 janv. 1879, 342 342 jours, à $5.00.....	.....	1,710 00		
				1,839 50	
	Traitement—15 juillet 1877 au 31 mars 1879, à $225 par mois	.....	.....	4,612 50	
					7,767 60

Compte de l'Exposition de Paris—*Suite.*

Service.	T. C. Keefer, frais de route.	Payé.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1877.		1877.			
	En Canada	28 nov.	246 90		
31 déc.	Ottawa à Paris		170 00		
1878.					
22 janv.	Paris à Rouen, Londres et retour		100 00		
18 fév.	do au Hâvre et retour		29 80		
1879.					
4 fév.	Paris à Ottawa		170 00		
				716 70	
	Allocations pour dépenses personn :				
	Déc. 1877, 10 jours à $5.00		50 00		
	Janv. 1878, 10 jours, à $5.00		50 00		
	23 janv. 1878 au 23 déc. 1878, 334 jours, à $5.00		1,670 00		
	24 déc. 1878, au 4 fév. 1879, 43 jours, à $5.00		215 00		
				1,985 00	
	Divers			1 14	
	Traitement—21 juillet 1877 au 21 avril 1879, 21 mois à $500.00		10,500 00		
	Restant à payer		927 60		
	Payé par divers chèques			9,572 40	
					12,275 24
	Montant total payé pour l'Exposition de Paris à la date de l'ordre de la Chambre, le 31 mai 1880				113,905 36

Compte de l'Exposition de Paris (1878.)

Dt. Bilan. Av.

—	$ cts.	—	$ cts.
Livre de caisse, ministère de l'agriculture	101,713 00	Annonces	1,388 26
Bureau de Londres, ministère de l'agriculture	10 22	Impressions	3,317 65
Ministère de la marine et des pêcher.	1,543 89	Divers	5,842 92
Département de l'expl. géologique—compte du départem. géologique	2,218 11	Carte du Canada	4,602 64
Départ. de l'exploration géologique—agriculture	718 70	Carte du canal Welland	1,952 26
Ministère des travaux publics	6,756 05	do Lachine	2,523 17
Effets vendus par T. C. Keefer	521 11	Exploration géologique	4,294 51
do A. R. C. Selwyn	119 80	Trophée	14,468 51
Livre de caisse, ministère de l'agriculture, Forsyth	300 70	Vitrines	9,462 05
Erreur dans la pièce 15	2 33	Frais de port et télégrammes	509 29
Erreur totale dans les pièces 81-129	1 14	Menues dépenses de bureau	450 22
		Frais de transport et charriage	21,170 82
		Espace et loyer	2,728 76
		Papeterie	530 38
		Réclamations	1,200 82
		Gages, d'après le bilan	8,190 51
		Produits nutritifs	1,178 94
		J. G. Brown	733 04
		G. Drolet	1,228 77
		J. P. Duffus	130 00
		Joseph Perrault	7,959 00
		Dr. S. P. May	7,767 60
		T. C. Keefer	12,275 24
	113,905 36		113,905 36

RÉPONSE

(76)

A une ADRESSE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 20 décembre 1880, demandant copie de tous arrêtés du conseil, télégrammes et correspondance échangés entre le gouvernement canadien et les autorités impériales au sujet de l'application des cent mille piastres votées lors de la dernière session par le Parlement fédéral pour venir en aide aux Irlandais menacés de famine.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,

Secrétaire d'Etat.

Département du secrétaire d'Etat,
12 janvier 1881.

OTTAWA, 11 janvier 1881.

MONSIEUR,—En réponse à votre demande basée sur une adresse de la Chambre des communes datée du 20 décembre dernier, que je vous renvoie sans ce pli, j'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre du gouverneur général, copie de la correspondance échangée entre le gouvernement de Sa Majesté et Son Excellence au sujet du crédit voté par le parlement fédéral pour secourir les habitants de l'Irlande.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
F. DE WINTON, lt.-col.
Secrétaire du gouverneur général.

Au sous-secrétaire d'Etat du Canada.

OTTAWA, 26 février 1880.

Le gouvernement canadien a placé cent mille piastres à votre disposition pour secourir immédiatement les pauvres d'Irlande. Le maire de Dublin en demande la distribution. Vous désirerez peut-être qu'une partie en soit distribuée par lui. Cela est laissé à votre discrétion, mais avec prière que ceux à qui cet argent sera distribué ne soient pas privés de leur droit électoral.

LORNE.

Au secrétaire d'Etat pour les colonies.

Le marquis de Lorne à sir M. E. Hicks-Beach.

OTTAWA, 27 février 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre copie d'une adresse qui m'a été présentée par le Sénat et la Chambre des communes du Canada, exprimant une profonde sympathie pour le peuple irlandais dans sa grande pauvreté, et accordant à sa Très Gracieuse Majesté la somme de cent mille piastres pour secourir les affligés.

La substance de cette adresse vous a été communiquée par dépêche télégraphique d'hier, dont je vous inclus copie.

J'ai, etc.,

LORNE.

Au très honorable sir H. E. HICKS-BEACH, baronnet,
etc., etc., etc.

Reçu à Ottawa, 5 mars 1880, du secrétaire d'Etat pour les colonies.

Au sujet du crédit canadien pour secourir la misère en Irlande, xotre gouvernement voudra-t-il décider si la somme doit être donnée au fonds Marlborough ou partagée entre lui et le fonds du maire de Dublin ? La premier a reçu de fortes contributions ici, et le second a reçu toutes les contributions de l'Australie.

OTTAWA, 6 mars 1880.

6e. Mon gouvernement désire que vous fassiez la distribution des fonds. Il sera parfaitement satisfait si vous partagez les cent mille piastres entre le fonds Marlborough et celui du maire de Dublin.

LORNE.

Au secrétaire d'Etat pour les colonies.

Sir M. E. Hicks-Beach au marquis de Lorne.

DOWNING STREET, 20 avril 1880.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la dépêche de Votre Seigneurie, n° 66, en date du 27 février, accompagnée de l'adresse qui vous a été présentée par le Sénat et la Chambre des communes du Canada, exprimant leur profonde sympathie pour les classes ouvrières d'Irlande dans leur grande pauvreté actuelle, et accordant une somme de $100,000 à Sa Majesté pour les secourir.

2. J'avais déjà, avant de recevoir cette dépêche, été informé par une lettre de MM. Glyn, Mills, Currie et Cie, qu'ils étaient prêts à payer une somme équivalente en monnaie sterling comme don du parlement du Canada pour soulager la misère en Irlande, et je m'étais déjà mis en rapports avec Sa Grâce la duchesse de Marlborough et avec le lord maire de Dublin au sujet des meilleurs moyens à prendre pour appliquer ce généreux don à l'objet auquel il était destiné.

3. Votre Seigneurie verra par la correspondance notée en marge, dont copie est transmise avec cette dépêche, que le comité de Sa Grâce et le comité du fonds de l'hôtel du lord maire de Dublin ont accepté la proposition que trois membres de chaque comité se réunissent pour former un comité collectif chargé de la distribution de ces fonds, et que le comité collectif ainsi formé s'est ensuite adjoint trois autres membres représentant le comité du fonds du *Herald* de New-York, qui ont consenti à fournir un tiers de la somme dépensée dans l'application du fonds du Canada.

4. En conséquence du prochain départ d'Irlande de la duchesse de Marlborough, le vicomte Monck remplacera Sa Grâce dans le comité.

5. Mon télégramme du 23 mars vous aura déjà indiqué le plan général que l'on se propose d'adopter dans l'application du fonds pour secourir ceux qui se trouvent dans l'indigence, et j'ai été heureux de recevoir votre télégramme du 13 courant, par lequel vous m'informez que votre gouvernement approuve cordialement la distribution projetée.

6. La correspondance transmise aujourd'hui, et particulièrement la lettre du comité collectif du 8 de ce mois, vous montrera d'une manière plus précise sous quelle forme les secours seront donnés, savoir : par une distribution de grains de semence ; 2° par la construction de quais et de ports ; 3° en fournissant des engins de pêche ; 4° en exécutant d'autres travaux reproductifs, comme le drainage des terres.

7. J'ai approuvé ce plan avec l'entente que chaque fois que la chose serait possible l'on n'aiderait qu'aux contributions locales ou individuelles, excepté naturellement dans les cas spéciaux où les besoins sont urgents et lorsque ces contributions ne pourraient pas être obtenues.

8. Je prendrai la liberté d'appeler votre attention sur les lettres datées du 17 et du 18 mars, par lesquelles vous verrez qu'en apprenant cette contribution du Canada,

un vote de remerciements a été adopté par acclamation par le comité de l'hôtel du lord maire, et que le comité de la duchesse de Marlborough m'a prié de transmettre au parlement canadien l'expression de ses plus sincères remerciements pour ce don généreux.

9. Il ne me reste plus qu'a prier Votre Seigneurie de faire connaître au Sénat et à la Chambre des communes du Canada combien le gouvernement de Sa Majesté apprécie la généreuse libéralité dont ils ont fait preuve en cette circonstance, et les sentiments qu'ils ont exprimés dans leur adresse.

J'ai l'honneur, etc.,

M. E. HICKS-BEACH.

Au gouverneur général le Très Honorable
marquis de LORNE, C.C., G.C.M.G.

Sir M. E. Hicks-Beach à la duchesse de Marlborough, et au Très Honorable lord maire de Dublin.

DOWNING STREET, 13 mars 1880.

MADAME,—MILORD,—J'ai l'honneur d'informer Votre Grâce—Votre Seigneurie—que le parlement du Canada a voté une somme de $100,000 comme contribution au fonds de secours des indigents en Irlande, et que le gouvernement canadien m'a prié de décider de quelle manière ce généreux don, s'élevant à £20,547 sterling, devait être employé, en ne faisant que cette seule restriction : que l'argent ne soit pas dépensé de manière à priver aucun de ceux qui en profiteront de leur droit électoral.

Après mûre considération, je suis porté à croire que le meilleur moyen de mettre à effet les bienveillantes intentions du parlement du Canada et d'assurer les plus grands avantages à ceux qui doivent en profiter, serait de nommer un comité spécial chargé de la distribution de ce fonds, d'après certaines règles générales que son expérience et ses connaissances locales lui permettraient d'établir, et qu'il n'aurait sans doute pas objection de soumettre à mon approbation préalable. Un pareil comité pourrait, je pense, être composé de six membres, dont trois seraient choisis dans le comité nommé pour conseiller Votre Grâce—Votre Seigneurie—dans la distribution des fonds à laquelle vous présidez, et trois dans le comité qui co-opère avec le lord maire de Dublin—la duchesse de Marlborough—dans l'emploi du fonds de l'hôtel du lord maire—de Sa Grâce.

Je n'ai nullement le désir de circonscrire les propositions que, après avoir mûrement étudié la situation, un corps constitué tel que je viens de le suggérer pourrait être disposé à faire; mais je puis dire que je crois qu'il serait agréable au Canada et satisfaisant pour l'Irlande que cet argent soit appliqué non-seulement au soulagement des besoins immédiats du moment, mais aussi de manière à procurer un avantage durable à la population, soit par l'exécution de travaux d'un caractère reproductif, soit en aidant aux pêcheurs en leur achetant des bateaux et engins de pêche; en fournissant les contributions requises des localités intéressées, afin de leur assurer la construction de jetées ou ports de pêche; ou par des dons de grain de semence aux indigents qui ne pourraient en obtenir en vertu des dispositions de l'acte récent. Tels sont quelques-uns des moyens que l'on pourrait adopter, il me semble, dans l'emploi de ces fonds, et je me permets de les mentionner à Votre Grâce—Votre Seigneurie.

J'ai adressé une lettre identique au lord maire de Dublin—à Sa Grâce la duchesse de Marlborough—et je vous prierai de vouloir bien me répondre au plus tôt, car le don du Canada est maintenant disponible.

J'ai l'honneur, etc.,

M. E. HICKS-BEACH.

Sa Grâce la duchesse de Marlborough.
Le Très Honorable lord maire de Dublin.

Le lord maire de Dublin à sir M. E. Hicks-Beach.

FONDS DE SECOURS DE L'HÔTEL DU LORD MAIRE,
DUBLIN, 16 mars 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que j'ai soumis aujourd'hui au comité du fonds de secours de l'hôtel du lord maire pour les pauvres d'Irlande, votre lettre du 13 de ce mois, au sujet de l'emploi du généreux don fait par le gouvernement fédéral du Canada pour le soulagement des indigents irlandais, et que le comité à unanimement résolu d'accepter la proposition contenue dans votre lettre de nommer trois membres qui formeront, avec les trois tirés du comité de Sa Grâce la duchesse de Marlborough, un comité collectif pour l'emploi des fonds.

Le comité m'a élu l'un de ces trois et m'a autorisé de choisir les deux autres. Je vais le faire et vous communiquerai leurs noms sans retard.

Je vais aussi me mettre en rapport avec le comité de Sa Grâce la duchesse de Marlborough, et le comité collectif se mettra bientôt, sans aucun doute, en communication avec vous.

Je prends la liberté d'envoyer au gouvernement du Canada les plus sincères remerciements du peuple irlandais et de ce comité pour sa splendide générosité.

Ce comité adoptera probablement et transmettra au gouvernement canadien un vote de remerciement formel.

J'ai l'honneur, etc.,

E. DWYER GRAY,
Lord maire.

Au Très Honorable sir M. E. HICKS-BEACH, M.P.,
Secrétaire d'Etat pour les colonies.

Sir M. E. Hicks-Beach à la duchesse de Marlborough.

DOWNING STREET, 18 mars 1880.

MADAME,—Au sujet de ma lettre du 13 de ce mois et du télégramme que vous m'avez fait transmettre le lendemain, j'ai l'honneur d'apprendre à Votre Grâce que je suis informé par le lord maire de Dublin, que le comité du fonds de secours de l'hôtel du lord maire a unanimement résolu d'accepter la proposition que trois membres de ce comité s'unissent à un égal nombre de membres du comité de Votre Grâce pour former un comité collectif chargé de l'emploi des fonds votés par le parlement du Canada en faveur des indigents irlandais, et que Sa Seigneurie a été élue l'un de ces trois membres, avec pouvoir de nommer les deux autres, dont les noms me seront bientôt communiqués.

J'espère que le comité collectif pourra se réunir bientôt, afin de s'occuper de la distribution de ce don.

J'ai, etc.,

M. E. HICKS-BEACH.

Sa Grâce la duchesse du Marlborough,
etc., etc.

Le Dr Grimshaw au département des colonies.

COMITÉ DU FONDS DE SECOURS DE LA DUCHESSE DE MARLBOROUGH,
CHATEAU DE DUBLIN, 17 mars 1880.

CHER MONSIEUR,—Je suis chargé par Sa Grâce la duchesse de Marlborough de vous informer que votre lettre du 13 du courant (dont la réception a déjà été accusée par télégramme) a été soumise au comité de Sa Grâce le 15, et que la proposition qu'elle contenait, au sujet de l'emploi des fonds votés par le parlement canadien pour secourir les indigents irlandais, a été prise en considération et chaleureusement approuvée. Le comité a nommé Sa Grâce comme devant être l'une des personnes

chargées de veiller à la distribution de ces fonds, et elle a en même temps été priée de choisir ses deux collègues. Sa Grâce a choisi le colonel Gerald R. Dease et moi pour agir de concert avec elle, et nous espérons que, avec le concours des représentants du comité de l'hôtel du lord maire, nous pourrons mettre vos intentions à effet. La question a été prise en délibéré par le comité de l'hôtel du lord maire, et nous croyons qu'il arrivera à une conclusion favorable.

Je suis de plus chargé de vous prier de vouloir bien transmettre au parlement du Canada les plus sincères remerciements du comité de Sa Grâce pour son généreux don en faveur des indigents irlandais, et en même temps de vous remercier personnellement de la confiance que vous lui montrez en lui permettant de faire partie d'un corps constitué pour l'emploi de ces fonds.

J'ai etc.,

THOS. W. GRIMSHAW.
Co-secrétaire honoraire.

Le Très Honorable sir M. E. HICKS-BEACH, M.P.,
Département des colonies, Londres.

Sir M. E. Hicks-Beach au lord maire de Dublin.

DOWNING STREET, 20 mars 1880.

MILORD,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la lettre de Votre Seigneurie en date du 16 du courant, m'informant que le comité du fonds de secours de l'hôtel du lord maire de Dublin pour les indigents de l'Irlande a unanimement résolu d'accepter la proposition que trois membres de ce comité s'unissent à un égal nombre de membres du comité de la duchesse de Marlborough pour former un comité collectif chargé de l'emploi des fonds voter par le parlement du Canada en faveur des indigents irlandais, et que Votre Seigneurie a été élu l'un de ces trois membres, avec pouvoir de nommer les deux autres, dont les noms me seront bientôt communiqués.

J'ai depuis été informé que le comité pour la distribution du fonds de la duchesse de Marlborough a nommé Sa Grâce comme l'un des membres du comité collectif, en la priant de choisir ses deux collègues, et que Sa Grâce a en conséquence choisi le colonel Gerald R. Dease et M. T. W. Grimshaw à cet effet.

J'espère que le comité collectif pourra se réunir à une date très rapprochée.

J'ai l'honneur, etc.,

M. E. HICKS-BEACH.

Le Très Honorable le lord maire de Dublin.

Le lord maire de Dublin au département des colonies.

FONDS DE SECOURS DE L'HÔTEL DU LORD MAIRE,
DUBLIN, 18 mars 1880.

MONSIEUR,—A propos de ma lettre du 16 de ce mois, j'ai l'honneur de vous informer que j'ai nommé M. Thomas Pim, fils, et M. P. B. Dillon, fils, pour agir de concert avec moi dans le comité collectif chargé de la distribution de la somme votée par le gouvernement du Canada pour secourir les indigents irlandais. Le comité de l'hôtel du lord maire a aujourd'hui adopté par acclamation un vote de remerciements au gouvernement canadien.

J'ai, etc.,

E. DWYER GRAY,
Lord maire.

Le Très Honorable sir MICHAEL HICKS-BEACH, M.P.,
Secrétaire d'Etat pour les colonies, etc.

Le Dr Grimshaw à sir M. E. Hicks-Beach.

13, Molesworth Street, Dublin, 8 avril 1880.

Monsieur,—A une réunion du comité nommé par vous pour administrer les fonds votés par le parlement du Canada, tenue à l'hôtel Shelbourne, Dublin, le 7 avril—Présents: Sa Grâce la ducheese de Marlborough au fauteuil, et aussi le colonel Dease, M. Thomas Pim et le Dr Grimshaw.

La résolution de la réunion précédente ayant été délibérée et le comité du *Herald* de New-York ayant signifié son désir de co-opérer avec le comité, et qu'une députation de ce comité, composée du colonel King Harman, du Dr Hepworth et du professeur Baldwin, avait été nommée pour conférer avec le comité, il a été décidé de recevoir la députation.

Le colonel King Harman n'ayant pu être présent, le comité du fonds du *Herald* de New-York fut représenté par le Dr Hepworth et le professeur Baldwin.

Le comité ayant délibéré avec les représentants du fonds du *Herald*, il a été décidé qu'il était à propos que les fonds canadiens fussent appliqués aux objets suivants:—

1. Fourniture de semence.
2. Construction de jetées et ports.
3. Fourniture d'engins de pêche.
4. Autres travaux reproductifs, comme le drainage des terres.

Le comité du fonds du *Herald* devant avoir ses représentants dans le comité et consentant à contribuer à aucun des objets ci-dessus dans la proportion d'un tiers de la somme dépensée.

Il fut résolu de soumettre la proposition ci-dessus à votre approbation.

Conformément à cette résolution, j'ai l'honneur de vous prier de m'informer si vous sanctionnerez l'arrangement ci-dessus mentionné.

Je demeure, etc.,

THOS W. GRIMSHAW

Le Très Honorable sir M. E. Hicks-Beach,
Département des colonies.

Le marquis de Lorne à sir M. E. Hicks-Beach.

Ottawa, 13 avril 1880.

Monsieur,—J'ai eu l'honneur de vous expédier aujourd'hui une dépêche télégraphique comme suit:—

"13. Le Conseil Privé me prie de vous exprimer sa cordiale approbation de la manière dont vous avez distribué la somme votée par le parlement canadien pour secourir les indigents de d'Irlande, et me charge de vous offrir ses plus sincères remerciements pour la peine que vous vous êtes donnée et les arrangements que vous avez faits."

Je vous inclus copie d'un rapport approuvé du comité du conseil privé sur lequel le télégramme ci-dessus est basé.

J'ai, etc.

LORNE.

Le Très Honorable sir M. E. Hicks-Beach.

Le comte de Kimberley au marquis de Lorne.

DOWNING STREET, 29 avril 1880.

MILORD,—Au sujet de la dépêche de mon prédécesseur, n° 129, du 20 de ce mois, à propos de la somme de $100,000 votée par le parlement du Canada pour secourir la misère qui règne en Irlande, j'ai l'honneur de vous dire, pour l'information de votre gouvernement, qu'il a été reçu une lettre du comité chargé d'administrer ce fonds, annonçant qu'il a été notifié par la Banque Nationale d'Irlande que la somme de £20,547 18s. 10d., étant l'équivalent du crédit ouvert, avait été versée au crédit du fonds canadien pour secourir la misère en Irlande.

J'ai, etc.,

KIMBERLEY.

Le gouverneur-général le Très Honorable marquis de LORNE,
C.C., G.C.M.G., etc., etc.

RAPPORT

(77)

Des baptêmes, mariages et sépultures dans certains districts de la province de Québec, pour l'année 1880.

RÉPONSE

(78)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 11 février 1881 ;—Etat donnant les noms de toutes les personnes employées :—1. Comme traducteurs français permanents ; 2. Comme traducteurs français pendant la session, depuis le 1er janvier 1874 jusqu'au 1er février courant ; ainsi que le montant payé par mois ou par jour à titre de salaire ou d'appointements, à chacun d'eux respectivement, pour chaque mois de la période sus-mentionnée.

JOHN GEORGE BOURINOT,
Greffier de la Chambre.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, le rapport et la réponse ci-dessus ne sont pas imprimés.*]

RÉPONSE

(78*a*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 17 février 1881 ;—

Pour un état donnant les noms de toutes les personnes employées comme traducteurs français additionnels, traduisant à la page, pendant la session du parlement fédéral.

2. Le nombre de pages traduites par chacune de ces personnes.

3. Le prix fixé d'avance pour chaque page ainsi traduite, et le prix payé à chacun des dits traducteurs additionnels pour chacune des pages ainsi traduites.

4. Les noms de chacun des officiers de la Chambre des Communes qui ont certifié séparément le nombre de pages ainsi traduites, et copie de chaque certificat donné par eux, et copie aussi de chacun des reçus donnés par chacun des dits traducteurs additionnels.

JOHN GEORGE BOURINOT,
Greffier de la Chambre.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RÉPONSE

(78*b*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 7 mars 1881 ;—Pour copie de toute correspondance relative à la division du département ou bureau de la traduction française, afin d'avoir un bureau spécial pour la traduction des lois du Canada.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
15 mars 1881.

RÉPONSE

(79)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 2 février 1881 ;—Demandant copie de toute correspondance échangée entre aucun des gouvernements provinciaux et le gouvernement fédéral touchant le droit des administrations locales de nommer des magistrats de police, des juges de paix et des inspecteurs de licences.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
17 février 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

ÉTAT

(80)

Des recettes et dépenses, du 1er au 10 février 1881, et du 1er juillet 1880 au 10 février 1881.

RÉPONSE

(81)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 2 février 1881 ;—

Pour :—1. Copie de la correspondance au sujet du contrat de tout le bois fourni au ministère de la marine pour le phare-flottant de la Traverse, en bas, pendant l'été dernier.

2. Le prix payé pour ce bois, la quantité, qualité et espèce fournies.

3. La personne qui a fourni ce bois.

4. La personne qui a reçu et mesuré ce bois.

5. Copie de tel contrat ou document qui le constate.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
16 février 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, l'état et la réponse ci-dessus ne sont pas imprimés.*]

RÉPONSE

(82)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 2 février 1881 ;—

Demandant copie de toute correspondance relative à la nomination du major-général Luard, et copie de toutes plaintes faites au ministère de la milice, ou au gouvernement, au sujet de la gestion des affaires de la milice par le dit Luard.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
Février 1881.

RÉPONSE

(83)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 7 février 1881 ;—

Pour un état donnant le nombre de tonnes de minerai d'argent exporté d'Ontario durant les cinq dernières années.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
17 février 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(84)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 13 décembre 1880 ;

Demandant un état donnant toutes les informations recueillies au sujet des naufrages dans les eaux canadiennes, plus particulièrement sur les rives des lacs Erié, Ontario et Huron et des rivières Sainte-Clair et Détroit ; aussi, un état des sommes dépensées, pour recueillir ces informations, et à qui elles ont été payées.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
17 février 1881.

REPONSE

(85)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 23 décembre 1880 ;—

Pour un état faisant connaître quelles sont les parties des territoires du Nord-Ouest, où il y a eu manque absolu des approvisionnements ordinaires qui servent à la subsistance des Sauvages, quelles espèces d'approvisionnements ont ainsi fait défaut, combien de Sauvages se sont trouvés, par suite de ce manque d'approvisionnements, dépendre du département des Sauvages pour leur subsistance, quelles espèces de provisions ont été distribuées, les noms des fournisseurs, où ont-elles été achetées, si c'est à vente privée ou par voie de soumission, le montant payé pour chaque espèce, le montant payé pour transport, à qui payé, de quels endroits ells ont été expédiées et sur quels points elles ont été dirigées ; et le montant payé pour en faire la distribution.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
16 février 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(85*a*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 23 décembre 1880 ;—

Pour copie de toute correspondance relative à la destitution d'aucun agent des Sauvages ou autre fonctionnaire faisant partie de l'administration des affaires des Sauvages dans les territoires du Nord-Ouest.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
28 janvier 1881.

RÉPONSE

(85*b*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 16 décembre 1880 ;—

Pour un état indiquant quel progrès a été fait dans l'arpentage des réserves des Sauvages en vertu de l'acte des Sauvages de 1880.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
28 janvier 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(85c)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 20 décembre 1880 ;—

Pour un état faisant connaître les noms et la nationalité de chacun des instructeurs des Sauvages dans les territoires du Canada ; le domicile et la profession de chacun d'eux antérieurement à la date de sa nomination ; si quelqu'un d'entre eux a été destitué, la date et la raison de telle destitution ; le salaire ou l'indemnité payé à chacun d'eux, et un état détaillé des dépenses se rattachant à l'instruction des Sauvages ; aussi, copie de tout rapport ou correspondance adressé au ministère de l'intérieur par tels instructeurs, et un état détaillé des divers articles fournis à chacun d'eux.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
25 février 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RÉPONSE

(86)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 2 février 1881, demandant un état mentionnant les divers coupes de bois (*timber limits*) concédées à des particuliers dans les territoires du Nord-Ouest; les noms des concessionnaires, les endroits où se trouvent situées les dites coupes de bois, et le nombre d'acres spécifié. Aussi, copie des arrêtés du conseils concédant les dites coupes.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,

Secrétaire d'État.

Secrétariat d'Etat,
22 février 1881.

RICHARD FULLER, ET CIE, COUPES DE BOIS SITUÉES SUR LE LAC DES BOIS, KÉWATIN,—SUPERFICIE, 38,400 ACRES.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, le 22 janvier 1872.

Vu la demande de MM. R. Fuller, Harris Buchanan, John McNab, tous de la cité d'Hamilton, d'être autorisés à acheter ou louer certaines coupes de bois dans les territoires du Nord-Ouest, adjoignant la province du Manitoba, et vu une lettre ultérieure, en date du 20 novembre 1871, signée par R. Fuller, tant en son nom propre qu'en celui des autres personnes qu'il nomme expliquant et proposant de nouvelles conditions au sujet de leur demande;

Le comité recommande d'accorder la requête de ces personnes, aux conditions spécifiées dans le rapport de l'honorable M. Howe, faisant fonctions de Secrétaire d'Etat.

Pour copie conforme. WM. H. LEE, G. C. P.

A l'honorable Secrétaire d'Etat.

SECRETARIAT D'ETAT DU CANADA,

OTTAWA, 20 Janvier 1872.

Relativement à la requête de MM. R. Fuller, H. Buchanan, J. Green, et John McNab, tous de la cité d'Hamilton, pour l'achat ou le louage de certaines coupes de bois dans les territoires du Nord-Ouest, adjoignant la province du Manitoba, et à une lettre ultérieure, en date du 20 novembre dernier, signée par M. Fuller, tant en son nom personnel qu'en celui des autres personnes nommées dans cette lettre qui explique et propose de nouvelles conditions au gouvernement au sujet de leur demande;

Le soussigné, croyant qu'il est du devoir du gouvernement de contribuer par tous les moyens légitimes à tout arrangement d'après duquel il pourrait fournir à un

prix raisonnable, aux colons qui se rendent dans la province, les matériaux de construction dont ils ont absolument besoin, a l'honneur de recommander au conseil d'accorder cette demande aux conditions suivantes, savoir :

1. Les personnes ci-dessus nommées auront la permission de construire des scieries du genre et de la capacité ci-après mentionnés, sur toute terre non réclamée sur les bords du lac Manitoba, et lorsque ces scieries seront terminées, elles auront le droit exclusif d'acheter à une piastre l'acre la *section*, en entier ou en partie, suivant le cas, (c'est-à-dire une superficie de 640 acres) dans les limites de laquelle, lors de l'arpentage du township, ces scieries seront situées, pourvu que le gouvernement n'en ait pas besoin pour l'établissement d'une ville ou pour des travaux publics, et dans ce cas l'agent des terres fédérales à Fort Gary déterminera et accordera la quantité de terre à vendre aux propriétaires de ces scieries.

Ces moulins seront les suivants : un moulin à scie pouvant scier 30 mille pieds de bois par jour, et un moulin à bardeaux pouvant en couper 30 mille par jour; ces moulins devront être prêts pour le service le 1er décembre 1872, et marcher sans discontinuer.

2. Les dites personnes auront le droit, jusqu'à ce que les terres qu'elles demandent près du ruisseau du Cygne soient divisées en coupes de bois, d'abattre des arbres sur les terres publiques pour approvisionner leurs scieries, mais elles ne pourront exercer ce droit que sur les terres qui se trouvent près du ruisseau du Cygne, ou sur telles autres terres qu'indiquera l'agent des terres fédérales ci-dessus mentionné, et dans aucun cas, le bois ne pourra être pris en dehors du district dans les limites duquel le titre des Sauvages aura été éteint.

3. Lorsque les terres près du ruisseau du Cygne auront été arpentées et divisées en coupes de bois, les dites personnes en auront le choix *telles qu'elles auront été arpentées par le gouvernement*, mais ces coupes ainsi choisies n'excèderont pas soixante milles carrés et devront être choisies sans délai par ces personnes, aussitôt qu'elles recevront avis que les arpentages et les plans de ces coupes sont terminés, et après cet avis, le privilège provisoire ci-dessus mentionné d'abattre des arbres sur les terres publiques (en dehors des coupes choisies) cessera dès lors.

4. Les conditions du loyer de ces coupes, sur lesquelles, lors du choix, les dites personnes paieront un bonus de quinze dollars par mille carré, seront les suivantes :

1. Le terme du permis sera de vingt et un ans.

2. Les locataires construiront des scieries du genre et de la capacité ci-dessus établis, les mettront en opération aux dates prescrites, et les exploiteront sans discontinuer.

3. Les locataires prendront sur chaque arbre qu'ils couperont tout le bois propre au service, et le fabriqueront en pièces de bois, ou autres produits vendables, et ce bois sera vendu au public, aux scieries, à des prix qui n'excèderont pas les suivants :

Le bois de service, trente dollars par mille pieds, et les bardeaux, trois piastres par mille.

4. Ils empêcheront leurs hommes de détruire inutilement le bois qui pousse, et ils exerceront une surveillance sévère et constante pour empêcher les feux de s'allumer et de se propager.

5. Ils feront au gouvernement des rapports mensuels attestés sous serment, indiquant, pour chaque mois, le montant des ventes de tous bois de construction, bois pour la fabrication des wagons de chemins de fer, bois et courbes pour les bateaux, bardeaux, lattes, bois de chauffage, enfin de tout produit de ces coupes de bois sous quelque forme que ce soit.

6 Ils paieront au gouvernement outre le bonus par mille carré dont il est fait mention plus haut, une rente foncière annuelle de deux dollars par mille carré, et des droits régaliens de cinq pour cent de leurs ventes mensuelles.

7. Ils ouvriront leurs livres au percepteur du revenu lorsqu'il voudra en faire l'examen, pour vérifier les rapports de leurs ventes mensuelles.

8. Ce permis sera sujet à résiliation pour violation d'aucune des conditions ci-dessus stipulées, ou pour rapports frauduleux, dont le gouvernement sera le seul

juge, et dans ce cas la Couronne aura le droit d'annuler le permis, et pourra disposer de nouveau des coupes désignées dans ce contrat, en aucun temps pendant sa durée.

Les rapports mensuels stipulés dans l'article cinq ci-dessus, devront être régulièrement faits par les dites personnes pendant tout le temps qu'elles alimenteront leurs scieries avec des arbres abattus sur le domaine public, avant l'arpentage et le choix des coupes, et elles paieront les droits régaliens de cinq pour cent, exigés par l'article six, sur toutes les ventes qu'elles feront.

Il est de plus parfaitement entendu que les dites personnes acceptent cet arrangement de toute manière, et sujet à tous changements qu'on pourrait y faire pour le rendre conforme à la ligne de conduite que le parlement pourrait adopter au sujet des coupes de bois sur les terres fédérales.

Respectueusement soumis,

JOSEPH HOWE, pour le secrétaire d'Etat.

(Copie-mémoire).

SECRETARIAT D'ETAT, BUREAU DES TERRES FEDERALES,

OTTAWA, 13 Janvier 1872.

Relativement à la demande de MM. R. Fuller, H. Buchanan, J. Green, et John McNab, tous de la cité d'Hamilton, pour l'achat ou le louage de certaines coupes de bois dans les territoires du Nord-Ouest, adjoignant la province du Manitoba, et à une lettre ultérieure, en date du 20 novembre dernier, signée par M. Fuller, tant en son nom personnel qu'en celui des autres personnes nommées dans cette lettre qui explique et propose de nouvelles conditions au gouvernement au sujet de leur demande; le soussigné, croyant qu'il est du devoir du gouvernement de contribuer par tous les moyens légitimes à tout arrangement en vertu duquel il pourrait fournir à un prix raisonnable, aux colons qui se rendent dans la province, les matériaux de construction dont ils ont absolument besoin, a l'honneur de recommander au conseil d'accorder cette demande aux conditions suivantes, savoir :

1. Les personnes ci-dessus nommées auront la permission de construire des scieries du genre et de la capacité ci-après mentionnés, sur toute terre non réclamée sur les bords du lac Manitoba, et lorsque ces scieries seront terminées, elles auront le droit exclusif d'acheter à une piastre l'acre la *section*, en entier ou en partie, suivant le cas, (c'est-à-dire une superficie de 640 acres) dans les limites de laquelle, lors de l'arpentage du township, ces scieries seront situées, pourvu que le gouvernement n'en ait pas besoin pour l'établissement d'une ville ou pour des travaux publics, et dans ce cas l'agent des terres fédérales à Fort Garry déterminera et accordera la quantité de terre à vendre aux propriétaires de ces scieries.

2. Les dites personnes auront le droit, jusqu'à ce que les terres qu'elles demandent près du ruisseau du Cygne soient divisées en coupes de bois, d'abattre des arbres sur les terres publiques pour approvisionner leurs scieries, mais elles ne pourront exercer ce droit en dehors du district dans les limites duquel le titre des Sauvages aura été éteint.

3 Lorsque les terres ci-dessus mentionnées auront été divisées en coupes de bois, les dites parties auront le choix des coupes ou parties de coupes d'une étendue à déterminer suivant l'importance de leurs scieries dans une proportion de deux milles carrés par millier de pieds de bois qu'elles peuvent couper en 24 heures, c'est-à-dire : Pour une scierie coupant 30,000 pieds en 24 heures, 60 milles carrés de coupes, qui devront être payés suivant la mise à prix de $15 par mille carré, et devront être possédés par les dites personnes aux conditions ci-après mentionnées, et lorsque les dites parties auront reçu avis de faire un choix, le privilège provisoire dont il vient d'être parlé d'abattre des arbres sur le domaine public en dehors de ces coupes, cessera dès lors.

RAPPORT d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, le 17 février, 1873.

Vu la requête de R. Fuller, écr., d'Hamilton, déclarant qu'ayant constaté qu'il n'y avait aucun bois sur la rive est du lac Manitoba, près du ruisseau du Cygne, lorsqu'ils demandèrent des coupes de l'année dernière, il n'a pu, non plus que les autres personnes intéressées comme lui, en vertu de l'arrêté du conseil du 22 janvier dernier relatif à une scierie, etc., remplir les conditions imposées par cet arrêté; bien qu'ils aient poussé les travaux de bonne foi, et qu'ils aient encouru des frais considérables en transportant au Manitoba la machine et la chaudière nécessaire aux scieries, et demandant que les dispositions de cet arrêté soient changées de manière à se lire comme suit:

1. Que les rives du lac Winnipeg, ou son voisinage immédiat, ou l'embouchure ou quelqu'autre endroit de la rivière Winnipeg soient substitués au lac Manitoba.

2. Que les coupes de bois suivantes soient substituées à celles de la rivière du Cygne dont il a été parlé, savoir, celles qui se trouvent sur les nombreuses îles comprises dans cette partie du lac des Bois située au nord des "narrows" de ce lac, c'est-à-dire, au nord d'une ligne vraiment est et ouest à partir de la pointe de la Péninsule, s'étendant au sud-est de l'angle nord-ouest de ce lac, et bornées au sud de la baie qui renferme cet angle, ces diverses îles étant toutes celles qui se trouvent dans cette partie du lac des Bois, indiquée sur le plan marqué A, joint à la requête de M. Fuller, désignées par les initiales R. F., et portant la date du 29 novembre 1872;

L'honorable secrétaire d'Etat dans son rapport du 13 décembre 1872, dit qu'étant convaincu que le délai de la part du requérant était dû à la rareté du bois aux endroits où l'on supposait y en avoir, et sachant que la construction de ces scieries serait utile aux intérêts du public dans le Manitoba, il recommande que l'arrêté du conseil du 22 janvier dernier soit amendé pour ce qui concerne le changement de l'emplacement de la scierie; que les coupes de bois demandées soient accordées lorsque le titre des Sauvages aura été acquis, mais qu'elles n'excèderont pas la superficie déterminée dans l'arrêté du conseil ci-dessus cité, et que le temps fixé pour la construction des scieries soit prolongé d'un an à partir du jour où cette recommandation aura été approuvée.

Le comité soumet la recommendation qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme, W. A. HIMSWORTH, G.C.P.

A l'honorable Secrétaire d'Etat.

SECRÉTARIAT D'ETAT,

OTTAWA, 13 décembre, 1880.

Le soussigné a l'honneur de soumettre à Son Excellence le gouverneur-général, la lettre ci-jointe de M. R. Fuller, d'Hamilton, déclarant qu'ayant constaté qu'il n'y avait aucun bois sur la rive est du lac Manitoba, près du ruisseau du Cygne, lorsqu'ils demandèrent des coupes de bois l'année dernière, il n'a pu, non plus que les autres personnes intéressées comme lui, en vertu de l'arrêté du conseil du 22 janvier dernier relatif à une scierie, etc., remplir les conditions imposées par cet arrêté, bien qu'ils aient poussé les travaux de bonne foi, et qu'ils aient encouru des frais considérables en transportant au Manitoba la machine et la chaudière nécessaires aux scieries, et demandant que les dispositions de cet arrêté soient changées de manière à se lire comme suit:—

1o. Que les rives du lac Winnipeg, ou son voisinage immédiat, ou l'embouchure ou quelqu'autre endroit de la rivière Winnipeg soient substitués au lac Manitoba.

2o. Que les coupes de bois suivantes soient substituées à celles de la rivière du Cygne dont il a été parlé, savoir, celles qui se trouvent sur les nombreuses îles com-

prises dans cette partie du lac des Bois située au nord des "narrows" de ce lac, c'est-à-dire, au nord d'une ligne vraiment est et ouest à partir d'un point de la Péninsule, s'étendant au sud est de l'angle nord-ouest de ce lac, et bornées au sud de la baie qui renferme cet angle, ces diverses îles étant toutes celles qui se trouvent dans cette partie du lac des Bois, indiquée sur le plan marqué A, joint à la requête de M. Fuller, désignées pour les initiales R. F., et portant la date du 29 novembre 1872.

L'honorable secrétaire d'Etat dans son rapport du 13 décembre 1872 dit, qu'étant convaincu que le délai de la part du requérant était dû à la rareté du bois aux endroits où l'on supposait y en avoir, et sachant que la construction de ces scieries serait utile aux intérêts publics dans le Manitoba, il recommande que l'arrêté du conseil du 22 janvier dernier soit amendé pour ce qui concerne le changement de l'emplacement de la scierie ; que les coupes de bois demandées soient accordées lorsque le titre des Sauvages aura été acquis, mais qu'elles n'excèderont pas la superficie déterminée dans l'arrêté du conseil ci-dessus cité, et que le temps fixé pour la construction des scieries soit prolongé d'un an, à partir du jour où cette recommandation aura été approuvée.

Le comité soumet la recommandation qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme, W. A. HIMSWORTH, G.C.P.

A l'honorable secrétaire d'Etat.

RAPPORT d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 2 mars 1874.

Relativement à la lettre datée du 1er décembre dernier, de R. Fuller et cie., transmettant le bonus de $900 sur les coupes de bois de soixante milles carrés, comprenant les îles situées dans la partie nord du lac des Bois, et demandant, maintenant que le titre des Sauvages est éteint, de faire arpenter ces îles, et d'en obtenir un bail, tel que pourvu dans l'arrêté du conseil rendu en leur faveur;

L'arpenteur-général des terres fédérales dans son rapport du 26 février 1874, recommande d'être autorisé de faire arpenter celles de ces îles qui pourraient contenir du bois vendable, et qu'après l'achèvement de cet arpentage, les requérants reçoivent un bail des îles qu'ils voudront choisir, sur une étendue de soixante milles carrés, mais qu'il soit cependant entendu ;

1. Que ce bail sera soumis au consentement des Sauvages dans le cas où les îles choisies se trouveraient comprises dans les parties mises à part comme réserves et qui d'après les traités doivent être administrées par le gouvernement.

2. Qu'aussitôt que des communications par chemin de fer auront été ouvertes entre le lac des Bois et le Fort Garry, le privilège provisoire dont jouissent ces personnes de couper du bois sur Big Block Island, dans le lac Winnipeg, cessera, et

3. Que dans le cas où les îles que ces personnes choisiraient feraient partie des terres mises à part comme réserves, ainsi qu'il vient d'être dit, et dans le cas où elles ne pourraient obtenir le consentement des Sauvages, alors les dites personnes auront le droit de choisir à leur place des coupes de bois d'une grandeur égale, ailleurs sur les terres fédérales, sauf ratification de ce choix par le ministre de l'Intérieur.

Sur la recommandation de l'honorable ministre de l'Intérieur, le comité conseille d'approuver le rapport de l'auditeur général et d'agir en conséquence.

Pour copie conforme, W. A. HIMSWORTH, G. C. P.

A l'honorable ministre de l'Intérieur.

(Mémoire.)

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR, BUREAU DES TERRES FÉDÉRALES,
OTTAWA, 18 juin 1875.

Le soussigné a lu attentivement le rapport fait par Lachlan Kennedy, écr., A.T.F., sur l'arpentage qu'il a fait des îles et de certaines parties de la terre ferme au nord du lac des Bois.

Quant aux coupes de bois de 60 milles carrés accordées à MM. Fuller et Cie, d'Hamilton, que M. Kennedy a reçu instruction d'arpenter l'année dernière, le soussigné partage l'opinion de cet arpenteur qui déclare qu'il ne serait pas dans l'intérêt du ministère de faire de nouvelles dépenses pour l'arpentage de ces coupes, et vu les faits et les circonstances, il prend respectueusement la liberté de recommander d'approuver les conseils de M. Kennedy, savoir: que tout ce qui reste de ces îles, ainsi qu'une certaine partie de la terre ferme, n'excédant pas dix milles, avec ces îles, soient comprises dans le bail de MM. Fuller et Cie, comme complétant leurs soixante milles carrés de coupes, avec l'entente que l'arpentage de ces dix milles additionnels sur la terre ferme accordés pour compléter les 60 milles, sera entièrement aux frais des locataires.

Respectueusement soumis,

J. S. DENIS, arpenteur général.

A l'honorable ministre de l'Intérieur, Ottawa.

MM. MACAULAY, GINTY et SPRAGUE—Coupe de bois située dans le voisinage de la rivière Roseau, superficie 32,000 acres. Macaulay et Ginty—Coupe de bois située sur la rivière Winnipeg, superficie 32,000 acres.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, le 30 janvier 1873.

Vu la requête de MM. Macaulay, Ginty et Sprague, demandant une coupe de bois sur ou près de la rivière Roseau, dans le Territoire du Nord-Ouest, telle qu'indiquée sur un plan qu'ils fournissent;

L'honorable secrétaire d'Etat, dans un rapport en date du 24 janvier 1873, dit que vu les circonstances mentionnées dans le rapport il recommande d'accorder un permis pour la coupe qu'ils demandent, (aussitôt qu'on en pourra faire l'arpentage) d'une superficie ne devant pas dépasser cinquante milles carrés; qu'une fabrique de portes et fenêtres soit mise en opération dans le cours du mois d'août prochain; que le bois de service soit vendu au moulin à un prix qui n'exédera pas trente dollars par mille pieds; que le bonus soit de vingt dollars par mille carré et qu'on se conforme à toutes les dispositions réglementaires prescrites dans l'acte concernant les terres, à l'exception de celle qui ont trait au bonus.

Le comité soumet à l'approbation de Votre Excellence la recommandation qui précède.

Pour copie conforme. W. A. HIMSWORTH, G.P.C.

A l'honorable Secrétaire d'Etat.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil le 7 juillet 1873.

Vu les lettres de MM. Macaulay et Ginty, datées respectivement du 1er avril et du 14 mai dernier, représentant que sur examen des coupes de bois de la rivière Roseau, accordées par arrêté du conseil du 30 janvier dernier, ils ont trouvé que depuis le tracé de la ligne de frontière internationale, presque tout le bois se trouve dans les Etats-Unis et que ce qui reste de notre côté de la ligne ne vaut pas la peine

d'être coupé ; et demandant l'autorisation de substituer à cette coupe de bois d'autres terres situées sur la rivière Winnipeg ;

L'honorable secrétaire d'Etat, dans un rapport daté du 23 juin 1873, dit relativement à ces lettres et aux observations et recommandations de l'arpenteur-général sur le sujet, qu'il ne trouve aucune objection à ce que de nouvelles coupes de bois de même étendue et situées aux endroits désignés, soient substituées à celles accordées par l'arrêté du conseil du 30 janvier dernier, et il recommande en conséquence à Votre Excellence de prendre en favorable considération la requête de MM. Macaulay et Ginty.

Le comité soumet la recommandation qui précède, à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme, W. A. HIMSWORTH, G.P.C.

A l'honorable ministre de l'Intérieur.

SECRÉTARIAT D'ETAT, 23 juin 1873.

Relativement aux lettres de MM. Macaulay et Ginty, datées respectivement du 1er avril et du 14 mai dernier, représentant que sur examen de coupes de bois de la rivière Roseau, accordées par un arrêté du conseil du 30 janvier dernier, ils ont trouvé que depuis le tracé de la ligne de frontière internationale, presque tout le bois se trouve dans les Etats-Unis et que ce qui reste de notre côté de la ligne ne vaut pas la peine d'être coupé; et demandant l'autorisation de substituer à cette coupe de bois d'autres terres situées sur la rivière Winnipeg, et relativement aux observations et recommandations de l'arpenteur général sur le sujet, le soussigné a l'honneur de soumettre à Votre Excellence qu'il ne voie aucune objection à ce que de nouvelles coupes de bois de même étendue et situées aux endroits désignés, soient substituées à celles accordées par l'arrêté du conseil du 30 janvier dernier, et il recommande en conséquence à Votre Excellence de prendre en favorable considération la requête de MM. Macaulay et Ginty.

Respectueusement soumis,

J. C. AIKINS.

W. J. MACAULAY, écr.—Coupe de bois située entre le lac des Bois et le lac La Pluie, Kewatin, superficie 64,000 acres.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 14 avril 1874.

Vu la pétition de W. J. Macaulay, écr., demandant l'octroi d'une coupe de bois de 100 milles carrés en superficie, sur la rive est du lac des Bois, à l'endroit où il l'a demandée le 13 avril 1872, ou dans le voisinage, cette coupe de bois devant être choisie et désignée par lui dans les six mois, afin d'être certain d'avoir du bois en quantité suffisante pour ses scieries.

L'honorable M. Scott, remplissant les fonctions de ministre de l'Intérieur intérimaire, dit ce qui suit dans un mémoire daté du 13 janvier 1874 :

M. Macaulay a demandé le 13 avril 1872 des coupes de bois sur la rive nord-est du lac des Bois, et on lui a répondu qu'on ne pouvait lui accorder sa demande parce que le titre des Sauvages n'avait pas été éteint dans cette partie du pays.

Il demanda subséquemment une coupe de bois sur la rivière Roseau, dans la partie sud-ouest de la province, et on lui en accorda une le 30 janvier dernier. Il paraît, cependant, que lorsque la frontière internationale fut tracée, la plus grande partie du bois que cette coupe était censé contenir, se trouva dans les Etats-Unis, et en mai dernier il fit un rapport à ce sujet, et demanda d'y substituer une coupe sur la rivière Winnipeg, en demandant cependant la permission du couper du bois sur le

Roseau jusqu'à ce qu'il put se servir de celui qui se trouvait sur le Winnipeg, et cette permission lui fut donnée.

Il fait maintenant rapport qu'il appréhende des difficultés sérieuses pour l'exploitation de cette dernière coupe en ce moment, et il exprime le désir de retenir une nouvelle coupe dans le district du lac des Bois.

Le ministre intérimaire dit de plus que connaissant l'esprit d'entreprise de M. Macaulay et le fort capital qu'il a dépensé comme pionnier de la province du Manitoba, pour fournir aux colons de cette province le bois et les matériaux de construction dont ils ont grandement besoin, et vu toutes les circonstances, il recommande qu'on lui accorde le privilège de choisir des coupes de bois additionnelles dans ce district, ces coupes ne devant pas excéder vingt milles carrés ensemble, le bonus à payer devant être de vingt dollars par mille carré, comme pour la coupe de bois du lac Winnipeg, pourvu toutefois,—

1. Que cette coupe ne fasse partie d'aucune réserve mise à part en vertu du dernier traité, pour être réellement habitée par les Sauvages, et

2. Que si, lors de la question de la frontière entre le Canada et la province de l'Ontario, les coupes ainsi octroyées se trouvent du côté de cette dernière province le gouvernement fédéral ne sera responsable en aucune manière envers le locataire de lui garantir la continuation de la jouissance de son privilège, non plus que d'aucun dommage qu'il pourrait éprouver en vertu de tout acte que pourrait faire le gouvernement de la dite province au sujet de l'octroi qui lui est fait aujourd'hui.

Le comité soumet la recommandation qui précède à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH, G.C.P.

L'honorable ministre de l'Intérieur.

Rapport d'un comité de l'honorable Conseil privé approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil le 5 mars 1875.

Vu la requête de W. J. Macaulay, en date de 21 avril dernier, démontrant au sujet de la coupe de bois qui lui a été accordée sur le lac des Bois, par l'arrêté du conseil du 14 avril 1874, qu'il lui a été impossible de choisir sa coupe, en autant que ce choix, suivant cet arrêté, est en quelque sorte subordonné au choix et à l'arpentage des coupes de bois de 60 milles préalablement accordées à Fuller et Cie, d'Hamilton, choix et arpentage qui ne sont pas encore faits quoiqu'en bonne voie d'exécution, et demandant de prolonger jusqu'au 1er novembre prochain le temps fixé pour choisir sa coupe ;

Le ministre de l'Intérieur en vue des fortes dépenses déjà faites à Winnipeg par M. Macauley pour ses scieries, machines à planer, etc., recommande d'accorder sa demande, mais vu que la frontière entre l'Ontario et les terres fédérales est encore incertaine, que cette permission soit sujette aux conditions énumérées dans le premier arrêté du conseil.

Le comité soumet à l'approbation de Votre Excellence, la recommandation qui précède.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH, G. C. P.

L'honorable ministre de l'Intérieur.

Rapport d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en Conseil, le 8 mars 1876.

Vu le mémoire en date du 3 mars 1876, de l'honorable ministre de l'Intérieur, soumettant une lettre de W. J. Macauley, écr, de Winnipeg, au sujet de la coupe de

bois qui lui a été accordée sur la rive est du lac des Bois, par un arrêté du conseil du 14 avril 1874 ;

Le ministre dit que d'après les déclarations de M. Macaulay il paraîtrait qu'il lui serait impossible de prendre plus de vingt milles carrés de coupe au lac des Bois ; que M. Macaulay dit aussi que l'entente originaire était que le bonus par mille carré de sa coupe de bois serait le même que celui payé par MM. Fuller et Cie, savoir : quinze dollars par mille carré ; et que cependant l'arrêté du conseil a fixé ce bonus à vingt dollars.

Le ministre recommande d'accorder à M. Macaulay jusqu'au premier décembre prochain pour choisir les vingt milles, et une étendue additionnelle de quatre-vingts milles carrés sur la rivière et le lac Manitou, comme il le demande pour compléter ses cent milles—mais il ne devra choisir aucune terre à bois située à moins de vingt milles de distance de la ligne du chemin de fer du Pacifique Canadien,—de plus, comme il paraît qu'on a promis à M. Macaulay de lui accorder sa coupe au prix d'un bonus de quinze dollars par mille carré, qu'on la lui laisse avoir à ce prix ;

Le ministre ajoute qu'on devrait stipuler, vu que la question de la frontière entre le Canada et la province de l'Ontario est encore en suspens, que si cette ligne frontière lorsqu'elle sera tracée, passe à l'ouest de ces coupes de bois ou d'aucune partie d'elles, accordées à M. Macaulay, et décrites dans son rapport, le gouvernement ne sera nullement tenu de lui en garantir la continuation de sa jouissance et ne sera responsable d'aucun dommage qu'il pourrait éprouver à raison de tout acte du gouvernement de cette province sur le sujet.

Le comité soumet à l'approbation de Votre Excellence la recommandation qui précède.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH, G. C. P.

L'honorable ministre de l'intérieur.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 18 avril 1878.

Le comité du conseil, ayant examiné le mémoire ci-joint, daté du 16 avril 1878, de l'honorable ministre de l'intérieur relatif à une coupe de bois de cent milles carrés de superficie, sur la rive est du lac des Bois, ou dans les environs, accordée le 14 avril 1874, à M. W. J. Macaulay, qui devra la choisir et la faire arpenter, et dont la réclamation au sujet de la superficie a été confirmée par un second arrêté du conseil, en date du 8 mars 1878, conseille d'approuver les recommandations soumises dans ce mémoire et d'agir en conséquence.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH, G. C. P.

(Mémoire,)

MINISTÈRE DE L'INTERIEUR,
OTTAWA, 16 avril 1878.

Le soussigné a l'honneur de faire rapport au conseil que M. W. J. Macaulay, à qui l'on a accordé le 14 avril 1874 une coupe de bois de cent milles carrés en superficie, sur la rive est du lac des Bois, ou dans les environs, laquelle coupe il devra choisir et arpenter lui-même, et dont la réclamation quant à la superficie a été confirmée par un second arrêté du conseil daté du 1er mars 1876, a maintenant soumis un plan et des descriptions (datés du 11 du courant) du choix et de l'arpentage des terres contenant du pin, et s'élevant en tout à une superficie de 74, 59-100 milles carrés, les diverses étendues de terres formant cette quantité se trouvant représentées sur la carte qui accompagne sa lettre, ainsi que sur des plans distincts certifiés par l'arpenteur qu'il a employé pour arpenter ses coupes de bois.

M. Macaulay explique que vu le temps qu'il a fallu prendre pour examiner le pays avant de faire son choix, et les dépenses qu'il a dû faire en conséquence, il lui a été impossible jusqu'à ce jour de choisir et d'arpenter plus que cette quantité, mais il demande de lui permettre de faire de suite le choix des 25 55-100 milles carrés qui restent, ou en partie, aux deux points marqués A et B sur la carte, les deux localités indiqués par ces lettres se trouvant situées respectivement à l'est et à l'ouest de la partie nord du lac La Pluie; l'arpentage à faire pour le reste de la superficie de sa coupe, ainsi que les et descriptions à fournir au ministère, devant être à ses frais.

Le soussigné eut l'occasion, dans le cours de son voyage au Manitoba l'automne dernier, de visiter les scieries de M. Macaulay qui a évidemment placé de grands capitaux dans cette entreprise dont la valeur est indiscutable pour les colons à qui elles fournissent le bois nécessaire à leurs constructions.

Eu égard à cela et à la promesse que le gouvernement a déjà faite à M. Macaulay, par l'entremise du conseil, le soussigné recommande d'approuver le choix et l'arpentage qu'il a faits.

Le soussigné recommande de plus de permettre à M. Macaulay de prendre la balance des cent milles carrés aux endroits qu'il indique, l'arpentage et ainsi que les cartes et descriptions à fournir à ce ministère restant à charge.

Comme M. Macaulay a exprimé le désir de terminer cette affaire avec le moins de retard possible, parce qu'il désire commencer de suite la construction de scieries, au lac des Bois, afin qu'elles soient en opérations lorsque le chemin de fer atteindra le Portage du Fort, je suggérerais, si le conseil l'approuve, d'accorder à M. Macaulay un bail des 74 $\frac{59}{100}$ milles carrés qui font le sujet de ce rapport, le reste des 25$\frac{41}{100}$ milles carrés devant être compris dans un bail supplémentaire lorsqu'ils seront arpentés et qu'il en sera fait rapport.

Il est naturellement entendu, comme il est dit dans les précédents arrêtés du conseil sur ce sujet, que lors du règlement de la question de la frontière entre le Canada et la province de l'Ontario, si les coupes de bois accordées à M. Macauley se trouvent du côté de cette dernière province, il ne pourra tenir le gouvernement responsable en aucune matière de lui en garantir la continuation de sa jouissance, ni d'aucun dommage qu'il pourrait éprouver à raison de tout acte que le gouvernement de cette province pourrait faire au sujet des coupes de bois accordées maintenant.

Respectueusement soumis,

DAVID MILLS,
Ministre de l'Intérieur.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil le 5 avril 1880.

Vu le mémoire, daté du 31 mars 1880, de l'honorable ministre de l'Intérieur, ayant rapport à l'arrêté du conseil de 18 avril 1878, accordant une coupe de bois de 100 milles carrés en superficie, à M. W. J. Macaulay, le 14 avril 1874, et recommandant de passer un bail de 74 $\frac{56}{100}$ milles carrés, de cette superficie, le reste de 25 $\frac{41}{100}$ milles carrés, devant être compris dans un bail supplémentaire lorsqu'ils seront arpentés et qu'il en sera fait rapport;

Le ministre déclare que M. Macaulay a fourni les plans et descriptions nécessaires, dressés par un arpenteur, pour les 25 $\frac{41}{100}$ milles qui devront être octroyés comme il est dit plus haut, et qu'il demande son permis;

Que les terres en question sont comprises dans cette partie de Kewatin qui, conformément à la sentence des arbitres dans la question de la frontière, serait comprise dans la province de l'Ontario; mais que cette sentence n'ayant pas été confirmée, et comme, d'après les termes de l'arrêté du conseil du 8 juillet 1874, il avait été entendu entre le gouvernement de l'Ontario et celui du Canada, que ce dernier aurait le droit de recevoir des demandes et d'accorder des permis pour les terres situées à l'ouest d'une certaine frontière provisoire décrite dans cet arrêté du conseil, savoir, à l'ouest

d'une ligne méridienne passant à la pointe extrême est de l'île Hunter, en courant au nord jusqu'à son intersection par la 51e parallèle de latitude, et que la position des terres en question, en ce qui touche au droit du gouvernement d'en disposer, se trouve comme auparavant,—il (le ministre) ne voit aucune raison de ne pas donner effet à l'arrêté du conseil du 18 avril 1873, rendu en faveur de Macaulay, pour le bail des $25\frac{41}{100}$ milles carrés qui restent, et il recommande donc au conseil de prendre ces faits en favorable considération.

Le comité soumet à l'approbation de Votre Excellence, les recommandations qui précèdent.

Pour copie conforme,

J. O. COTÉ, G. C. P.

L'honorable ministre de l'intérieur.

Capt. H. S. MOORE,—Coupe de bois sur la rivière Saskatchewan Nord, T. N. O., superficie, 32,000 acres.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 10 septembre 1874.

Vu le mémoire, daté du 7 septembre 1874, de l'honorable M. Scott, faisant fonctions de ministre de l'intérieur intérimaire, au sujet de la lettre du capitaine H. Stewart Moore proposant d'ériger des scieries et des moulins à farine à vapeur sur la Saskatchewan-Nord, et demandant une coupe de bois de 25 à 30 milles carrés sur la rivière Rouge, pour alimenter la scierie ;

Le ministre intérimaire dit que, vu que le titre des Sauvages n'a pas encore été éteint dans cette localité, la demande du capitaine Moore ne peut être accordée, mais comme les moulins qu'il a intention d'ériger faciliteraient grandement la colonisation des terres dans cette partie de la Saskatchewan, il recommande d'informer le capitaine Moore que s'il met à exécution son projet de construction de moulins, on lui accordera sa demande aussitôt que les sauvages auront renoncé à cette partie du territoire du Nord-Ouest, vu que la superficie qu'il demande est très modérée.

Le comité soumet à l'approbation de Votre Excellence, la recommandation qui précède.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH, G. C. P.

L'honorable ministre de l'intérieur.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil, le 22 août 1879.

Vu le mémoire, daté du 20 août 1879, l'honorable Sir Alexander Campbell, faisant fonctions de ministre de l'Intérieur intérimaire, rapportant que le capitaine Henry S. Moore, de l'établissement de Prince Albert, dans le Territoire du Nord-Ouest, a demandé d'augmenter la superficie de la coupe de bois qui lui a été accordée dans cette localité, en déclarant dans sa requête que vu son inexpérience dans le Nord-Ouest, et dans les affaires de commerce de bois, l'étendue des coupes qu'il a demandée est insuffisante pour le capital qu'il a investi dans ses scieries ;

Vu les raisons énoncées dans le mémoire, le comité conseille d'accorder au capitaine Moore, un permis de vingt milles carrés de coupes de bois, outre les 30 milles carrés qui lui ont été accordés en 1874, formant en tout cinquante milles carrés ;

Qu'on lui permette de garder comme partie de ces cinquante milles carrés, les quinze qu'il a déjà fait arpenter près de Prince Albert, mais qu'en localisant le reste, c'est-à-dire les trente cinq milles qu'il aurait encore à choisir, il soit obligé de les réduire à trois blocs dont aucun ne devra avoir moins de dix milles carrés en super-

ficie. Le capitaine Moore, devant payer pour le tout, sur réception du permis, un bonus de mille dollars, soit au taux de vingt piastres par mille carré.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH, G.P.C.

L'honorable ministre de l'Intérieur.

STEPHEN H. FOWLER, écr.—Coupe de bois située sur le lac La Pluie, et la rivière Seine, Kéwatin, superficie 64,000 acres.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil Privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur-Général en conseil le 19 mars 1875.

Vu le mémoire, daté du 17 mars 1875, de l'honorable ministre de l'Intérieur, déclarant que M. S H. Fowler, a fait choix des 100 milles carrés de coupes de bois dans la région du lac La Pluie, et ses affluents, qui lui ont été accordés par les arrêtés du conseil du 22 octobre et du 3 novembre 1873, et qu'il demande avec instanee son permis maintenant;

Le ministre recommande d'accorder à M. Fowler, un permis pour les dites coupes de bois suivant les descriptions qui y sont annexées, en vertu des dispositions de l'article 51 de l'acte concernant les terres fédérales; avec l'entente cependant, et à la condition que vu que ces coupes de bois sont dans les limites du territoire réclamé par la province de l'Ontario, et que si, lors du règlement de la frontière entre l'Ontario et le Canada, elles se trouvent dans l'Ontario, le gouvernement fédéral ne sera tenu, par le locataire, responsable en aucune manière de lui en garantir la jouissance, ou d'aucun dommage qu'il pourrait éprouver à raison de tout acte que pourrait faire le gouvernement de cette province au sujet du permis accordé par les présentes.

Le comité approuve ces recommandations et les soumet à l'approbation de Votre Excellence.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH, G. C. P.

L'honorable ministre de l'Intérieur.

Description de la coupe de bois No 1, *de M. S. H. FOWLER, sur la rive nord du lac La Pluie, territoire du Nord-Ouest.*

Commençant à l'endroit où un poteau a été planté au point marqué A sur la carte d'arpentage de dites coupes dressée par l'arpenteur Duncan Sinclair, étant le coin sud-ouest de cette carte, puis vers l'est en suivant la rive nord du lac La Pluie sur 600 chaînes plus ou moins, jusqu'au poteau planté par le dit sous-arpenteur Duncan Sinclair, puis vrai nord sur 870 chaînes, puis vrai ouest sur 420 chaînes, plus ou moins, jusqu'à la première chute de la rivière au Canot, puis vers le sud en descendant cette rivière jusqu'à son embouchure, puis en suivant la rive est du bras ouest du lac La Pluie, en allant vers le sud jusqu'au point de départ, contenant quarante-trois milles et trois quarts carrés plus ou moins.

No. 2, *sur la rive nord du lac La Pluie.*

Commençant à l'endroit où un poteau a été planté par le sous-arpenteur Duncan Sinclair, au point marqué B, sur sa carte d'arpentages des dites coupes, étant le coin sud-est de cette carte, et 144 chaînes à l'ouest de l'embouchure de la rivière La Seine, puis au nord quatorze degrés ouest astronomiques, 640 chaînes, plus ou moins jusqu'au bras nord du lac La Pluie, puis au sud en suivant la rive de ce bras, et à travers la baie, tel qu'il est indiqué sur la carte, jusqu'à la pointe du Pin Rouge, puis vers l'est en suivant la rive nord du lac La Pluie jusqu'au point de départ, contenant,

à l'exception de la réserve Sauvage de quinze milles carrés renfermée dans les bornes ci-dessous mentionnées, appartenant aux chefs " Waitanecomang," et " Goche," mais y compris l'île adjoignante marquée A sur la dite carte d'arpentage, la superficie nette des coupes de bois de vingt-six milles et demi carrés, plus ou moins.

No. 3, sur la rivière La Seine.

Commençant au point marqué C, sur la carte d'arpentage du sous-arpenteur Duncan Sinclair, au pied du troisième lac sur la rivière La Seine, à environ six milles en amont de son embouchure, où il a fait flamber et marqué un pin rouge, puis au nord trente-quatre degrés trente minutes ouest astronomiquement trois milles et trente-six chaînes, puis au nord cinquante-cinq degrés, est cinq milles, puis au sud trente-quatre degrés trente minutes, est six milles soixante-douze chaînes, puis au sud cinquante cinq degrés, ouest cinq milles, et puis au nord trente-quatre degrés trente minutes, ouest trois milles et trente-six chaînes, plus ou moins, jusqu'au point de départ, contenant, à l'exclusion de la superficie du lac compris dans cette coupe, trente-neuf milles et trois quarts carrés, plus ou moins.

RAPPORT d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil le 5 juillet 1880.

Vu le rapport daté du 26 juin 1880, de l'honorable ministre de l'Intérieur, déclarant que les arrêtés du conseil en date du 5 mars, du 22 octobre, et du 3 novembre 1873, et du 19 mars 1875, autorisaient respectivement l'émission d'un permis en faveur de M. S. H. Fowler, pour une coupe de bois de 100 milles carrés dans la région du lac La Pluie, et ses affluents, et qu'un permis soit en conséquence émis sous le grand sceau en faveur de M. Fowler;

Vu que M. Fowler demande maintenant en son nom et en celui de M. W. Muirhead, la permission de remettre 25 milles de l'étendue comprise dans le permis, et de choisir à la place une étendue égale dans la même région, parce qu'une exploration plus complète qu'il eût été possible d'en faire, avant l'émission du permis ayant démontré qu'une très-forte proportion de cette coupe ne renfermait aucun bois propre à être fabriqué en bois de construction, les 25 milles ainsi substitués devant être loués à MM. Fowler et Muirhead, aux conditions stipulées dans le permis actuel;

Le ministre recommande d'autoriser MM. Fowler et Muirhead de faire dans le cours de la présente saison l'exploration et l'arpentage nécessaires des 25 milles qu'il demandent, et lorsqu'ils auront été approuvés par le ministère de l'Intérieur, que le permis soit en conséquence émis en faveur de MM. Fowler et Muirhead, et qu'il soit entendu que les frais de cette exploration et de cet arpentage seront entièrement aux frais des locataires.

Le comité soumet à l'approbation de Votre Excellence la recommandation qui précède.

Pour copie conforme,

J. O. COTÉ, G. C. P.

A l'honorable ministre de l'Intérieur.

MM. DICK & BANNING—Coupe de bois située sur le lac Winnipeg, Kewatin, superficie 12,800 acres.

RAPPORT d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence, le gouverneur-général en conseil, le 7 octobre 1878.

Vu le mémoire, daté du 4 octobre 1878, de l'honorable ministre de l'Intérieur, soumettant la demande faite par MM. Dick et Banning, de Winnipeg, d'une coupe de

bois d'une étendue de vingt milles carrés, qu'ils choisiront, sur aucun des petits cours d'eau se jettant dans le lac Winnipeg, et disant que sachant que les demandeurs font le commerce de bois, au Manitoba, depuis un certain nombre d'années, et qu'ils avaient placé un fort capital dans cette entreprise, il recommande leur requête à la favorable considération du conseil, pourvu—

1. Que le choix de leur coupe soit fait dans les deux années qui suivront cette date.

2. Qu'ils paient au gouvernement pour cette coupe de bois, un bonus de vingt dollars par mille carré.

3. Que la coupe de bois qu'ils choisiront ne formera partie d'aucune réserve sauvage, ou d'aucune terre des sauvages que le gouvernement aurait pu mettre à part pour un usage quelconque.

4. Que cette coupe de bois sera sous tous rapports sujette aux conditions stipulées dans les dispositions de l'acte concernant les terres fédérales.

Le comité soumet à l'approbation de Votre Excellence la recommandation qui précède.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH, G. C. P.

L'honorable ministre de l'Intérieur.

RAPPORT d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil le 4 février 1879.

Vu le mémoire, daté du 20 janvier 1879, de l'honorable ministre de l'Intérieur relatif à l'arrêté du conseil du 7 octobre dernier autorisant l'émission d'un permis pour une coupe de bois de vingt milles carrés en faveur de MM. Dick et Banning, de Winnipeg, marchands de bois, qui les choisiront sur l'un des petits cours d'eau qui se jettent dans le lac de Winnipeg ; ce choix devant se faire dans les deux ans qui suivront la date de l'arrêté du conseil, à certaines conditions spécifiées ;

Le ministre dit dans son rapport :

(1) Qu'il est inopportun d'accorder le privilège du choix sur tous les cours d'eau qui se jettent dans le lac Winnipeg, et qu'il n'est pas nécessaire de prolonger autant la période pendant laquelle le choix peut être fait.

(2) Qu'il est informé que la demande d'une coupe de bois par MM. Dick et Banning mérite considération eu égard au fait que les requérants se sont livrés à la fabrication du bois dans la province du Manitoba depuis plusieurs années, et qu'ils ont grandement contribué par leurs opérations à fournir aux colons les matériaux dont ils avaient besoin et encouragé l'immigration dans ce pays.

Dans ces circonstances, le ministre recommande d'abroger l'arrêté du conseil du 7 octobre et d'accorder à MM. Dick et Banning une coupe de bois n'excédant pas vingt milles carrés, qu'ils devront choisir sur la rivière Sandy Bar, qui se jette dans le lac Winnipeg, sur son côté est, lorsqu'ils auront fourni, à leurs frais, un rapport d'arpentage et une description faits par un arpenteur des terres fédérales dans les six mois qui suivront cette date, et que les requérants paient un bonus de ($20) vingt piastres par mille carré.

Le ministre soumet qu'on devrait exiger comme condition que la coupe de bois en question ne sera comprise dans aucune réserve sauvage ou aucune terre que le gouvernement aurait pu réserver dans un but quelconque, et que le permis qui sera accordé à MM. Dick et Banning, soit conforme sous tous les rapports aux conditions stipulées dans les dispositions de l'acte concernant les terres fédérales.

Le comité soumet à l'approbation de Votre Excellence, la recommandation qui précède.

Pour copie conforme,

W. H. HIMSWORTH, G. C. P.

L'honorable ministre de l'intérieur.

JOSEPH WHITEHEAD, écr.,—Coupe de bois sur la rivière Whitemouth, Kewatin; superficie, 61,440 acres.

RAPPORT d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 2 janvier 1872.

Vu le mémoire, daté du 28 décembre 1878, de l'honorable ministre de l'intérieur, disant que M. Joseph Whitehead, entrepreneur de la section 15 du chemin de fer Canadien du Pacifique, avait demandé une coupe de bois dans cette partie de Kéwatin, située au sud de la route Dawson, et à l'ouest de la rivière Whitemouth et recommandant pour les raisons mentionnées dans ce rapport, que sur paiement par M. Whitehead, d'un bonus de $720, soit au taux de $20 par mille carré, un permis d'une coupe de bois de trente-six milles carrés, formant une étendue de quatre milles sur la route Dawson par neuf milles sur la rivière Whitemouth, avoisinant et sur le côté ouest de cette dernière, soit accordé à M. Whitehead en conformité de l'article 51 de l'acte concernant les terres fédérales, lequel permis sera délivré lorsque le département aura reçu un plan et la description de la coupe faits par un arpenteur des terres fédérales, et fourni par M. Whitehead, à ses propres frais.

Le comité soumet à l'approbation de Votre Excellence la recommandation qui précède.

Pour copie conforme,

W. A. HIMSWORTH, G. C. P.

L'honorable ministre de l'intérieur.

MINISTÈRE DE L'INTERIEUR.

OTTAWA, 28 décembre 1878.

(Mémoire)

Le soussigné a l'honneur de faire rapport au conseil que M. Joseph Whitehead, entrepreneur de la section 15 du chemin de fer Canadien du Pacifique, a demandé une coupe de bois dans cette partie de Kéwatin, située au sud de la route Dawson et à l'ouest de la rivière Whitemouth, en représentant que l'acquisition de cette coupe est essentielle à l'accomplissement de bonne foi, de son contrat avec le gouvernement, et démontrant la valeur qu'aurait pour les colons de la province du Manitoba le sciage du bois dans les scieries qu'il se propose de construire.

Comme la concession de ce privilège à M. Whitehead contribuerait au succès d'importants travaux publics, avec l'entente, naturellement, que le bois employé dans l'exécution de son contrat, aussi bien que celui qu'il se propose de scier et de vendre aux colons, serait payé conformément aux dispositions de l'acte concernant les Terres fédérales, et comme cette concession tendrait à encourager la colonisation de la contrée, en établissant un marché local pour le bois, le soussigné recommande que, sur paiement par M. Whitehead, du bonus de $720, soit au taux de $20 par mille carré, un permis de coupe de bois de trente-six milles carrés, formant une étendue de quatre milles sur la route Dawson par neuf milles sur la rivière Whitehead, avoisinant le côté ouest de cette dernière, soit accordé à M. Whitemouth en conformité de l'article 51 de l'acte concernant les terres fédérales, lequel permis sera délivré lorsque le ministère aura reçu un plan et la description de la coupe, faits par un arpenteur des terres fédérales, et fournis par M. Whitehead, à ses propres frais.

Le comité soumet à l'approbation de Votre Excellence la recommandation qui précède.

Le tout respectueusement soumis,

JOHN A. MACDONALD,
Ministre de l'intérieur.

RAPPORT d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 25 juillet 1879.

Vu le mémoire, daté du 23 juillet 1873, de l'honorable ministre de l'Intérieur, déclarant que M. Joseph Whitehead, entrepreneur de chemin de fer, désire faire changer l'emplacement d'une coupe de bois, qui lui a été accordée le 2 janvier dernier, parce qu'il a trouvé que la localité décrite dans l'arrêté du conseil ne contenait que peu ou pas de bois ;

Le ministre dit qu'il ne voit aucune objection à accepter la proposition de M. Josph Whitehead de changer l'emplacement de sa coupe de bois, mais il suggère, au lieu d'un permis de vingt et un ans (21) renouvelable comme il le proposait auparavant, de donner à M. Whitehead un permis qui se continuerait d'année en année, pour cette étendue de terre, aux conditions stipulées dans son mémoire.

Le comité soumet à l'approbation de Votre Excellence la recommandation qui précède.

Pour copie conforme, J. O. COTE, G.C.P.

L'honorable ministre de l'Intérieur.

(Mémoire,)

MINISTÈRE DE L'INTERIEUR,
OTTAWA, 23 juillet 1879.

Relativement à la lettre de M. Joseph Whitehead, entrepreneur de chemin de fer, datée du 5 février dernier, et à une lettre subséquente écrite par lui le 23 du courant (voir les copies ci-jointes), exprimant le désir de faire changer l'emplacement de la coupe de bois qui leur a été accordée le 2 janvier dernier, parce qu'il a trouvé que la localité décrite dans le dit arrêté du conseil ne contenait que peu ou pas de bois, on verra que M. Whitehead, dans sa dernière lettre, demande maintenant de substituer à la localité décrite plus haut, des terres s'étendant à vingt milles au sud, à partir du chemin de fer Canadien du Pacifique, et bornées par la rivière Whitemouth, et à l'ouest à partir de cet endroit (et parallèlement à lui) sur une distance de quatre milles, comprenant approximativement soixante milles carrés ;

Le soussigné ne voit aucune objection à accepter le changement de l'emplacement de la coupe de bois que propose M. Whitehead, mais il limiterait la nouvelle coupe au sud, à la troisième ligne de base, ce qui formerait une coupe de soixante et quatre milles carrés ou environ.

Il recommanderait de plus, qu'au lieu d'accorder un permis de vingt et un ans, renouvelable comme on le proposait auparavant, M. Whitehead reçoive un permis d'année en année pour la coupe de bois en question, conformément au paragraphe 10 de l'article 52 de l'Acte concernant les terres fédérales, 1879.

M. Whitehead paierait le même bonus qu'auparavant, et paierait aussi une rente foncière de $2 (deux dollars) par mille carré, ainsi que tous droits régaliens ou autres, sur tout le bois scié ou autres produits manufacturés ou non, provenant de cette coupe, et serait tenu de se conformer aux dispositions de l'Acte concernant les terres fédérales, ci-dessus cité.

Il devait aussi être stipulé comme condition, que les frais d'arpentage et de bornage de la limite ouest de la coupe de bois, qui devait présenter une ligne généralement parallèle au cours de la rivière soient à la charge du requérant qui devra faire cet arpentage sans délais inutiles; et lorsque M. Whitehead recevra avis de la réception, à Ottawa, du rapport de l'arpenteur, il devra payer de suite le bonus.

Il devrait aussi être entendu, vu que M. Whitehead se propose de construire des scieries sur cette propriété, que bien que le permis doive être renouvelé tous les ans, ce renouvellement soit garanti à M. Whitehead chaque année sur demande, pendant dix ans, et qu'il devra continuer d'être renouvelé après cette période, jusqu'à ce que le gouvernement en décide autrement, après avoir à cet effet donné avis un an d'avance.

Respectueusement soumis,

JOHN. A. MACDONALD, ministre de l'intérieur.

A l'honorable conseil privé.

RAPPORT d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 5 juillet 1880.

Vu le mémoire, daté du 25 juin 1880, de l'honorable ministre de l'intérieur, déclarant que M. Joseph Whitehead, entrepreneur du chemin de fer du Pacifique, à qui l'on avait accordé le permis d'une coupe de bois, en vertu d'un arrêté du conseil du 25 juillet 1879, écrit maintenant que l'arpentage de cette coupe de bois démontre le fait que la quantité de bois qu'elle contient n'est pas suffisante pour lui permettre de construire une scierie, et demande de choisir à sa place une coupe située sur la rive est de la rivière de la Terre Blanche, commençant à un point au sud et à quatre milles de distance de la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, s'étendant de là, vers le sud jusqu'à la route Dawson, ayant six milles de largeur à partir de la rivière de la Terre Blanche jusqu'à la limite est, et environ seize milles de long, ou environ, du nord au sud, le permis devant être émis au nom de son fils M. Charles Whitehead;

Le ministre recommande d'accorder cette requête, et qu'autorisation soit donnée d'émettre en conséquence un permis en faveur de M. Charles Whitehead, sujet aux mêmes conditions que celles mentionnées dans l'arrêté du conseil du 25 juillet 1879, dont il vient d'être parlé.

Le comité soumet à l'approbation de Votre Excellence la recommandation qui précède.

Pour copie conforme,

J. O. COTÉ, G.P.C.

L'honorable ministre de l'intérieur.

Hugh Sutherland, Patrick Kelley, Pratt et Smith, Joseph Whitehead, et Peter MacArthur.—Coupes de bois sur les lacs Winnipogosis et de la Poule d'Eau, T.N.O.; superficie totale, 477,760 acres.

Coupes de bois sur les lacs Winnipeg et de la Poule d'Eau et sur la rivière de la Poule d'Eau, vendues à l'encan le 1er septembre 1879, et subséquemment à vente privée.

Hugh Sutherland	Coupe No.	1—	Superficie,	30,820	acres.
Patrick Kelly	do	2			
do	do	11			
do	do	12			
do	do	14	do	166,400	do
do	do	15			
do	do	16			
do	do	18			
Pratt et Smith	do	3	do	45,440	do
do	do	7			
W. J. M. Pratt	do	4—	do	24,000	do
Wm. Smith	do	9—	do	26,240	do
Joseph Whitehead	do	5			
do	do	10			
do	do	13	do	140,800	do
do	do	17			
do	do	19			
Peter MacArthur	do	6	do	44,160	do
do	do	8			
Total, acres				477,760	

Permis annuels de coupes de bois, dans le territoire du Nord-Ouest, accordés à D. W. Cummings, écr., Sharman et Pratt, Donald Gunn, écr., Alexander Cameron, écr., Robert McIntosh, écr., J. S. Armitage, écr., Edward Roberts, écr., Albert Hudson et Cie, William Hardie, écr., R. Z. Rogers, écr.

Nom et adresse du requérant.	Coupe.
D. W. Cummings, Stratford, Ont...	Township 21, rang 23 ouest, et parties du township 22 et la moitié nord de 21, rang 24 ouest, situées à l'est de la crique de la Queue-d'Oiseau, moins les terres des écoles et de la compagnie de la baie d'Hudson, et toutes les réserves de chemin. Etendue, 48 milles carrés, ou 30,720 acres.
Joseph Sharman et John Pratt, Stratford, Ont.....	Township 22 et la moitié nord du township 21, rang 25 ouest, et les parties du township 22 et la moitié nord de 21, rang 24 ouest, situées à l'ouest de la crique de la Queue-d'Oiseau, moins les terres des écoles et de la compagnie de la baie d'Hudson, et toutes les réserves de chemin. Etendue, 80 milles carrés, ou 51,200 acres.
Donald Gunn, Lac Plat, Territoire du Nord-Ouest.....	Township 22, rang 23 ouest, moins les terres des écoles et de la compagnie de la baie d'Hudson, et toutes les réserves de chemin. Etendue, 32 milles carrés, ou 20,480.
Alexander Cameron, Hallsford, Territoire du Nord-Ouest.....	Sections 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 12, township 20, rang 19 ouest. Sections 25, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, township 19, rang 19 ouest. Etendue, 20 milles carrés, ou 12,800 acres.
Robert McIntosh, Rapid City, Territoire du Nord-Ouest.....	Townships 20 et 21, rang 21 ouest, moins les terres des écoles et de la compagnie de la baie d'Hudson, et toutes les réserves de chemin. Etendue, 64 milles carrés, ou 40,960 acres.
J. S. Armitage, Hallsford, Territoire du Nord-Ouest.....	Township 21, rang 22 ouest, moins les terres des écoles et de la compagnie de la baie d'Hudson, et toutes les réserves de chemin. Etendue, 32 milles carrés, ou 20,480 acres.
Edward Roberts, Winnipeg, Manitoba.....	Sections 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, township 19, rang 21 ouest. Sections 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, township 19, rang 22 ouest. Etendue, 14 milles carrés, ou 28,160 acres.
Albert Hudson et Cie, Portage La Prairie, Manitoba.....	Sections 10, 12, 13, 14, 23, 24, township 10, rang 16 ouest. Etendue, 6 milles carrés, ou 3,840 acres.
William Hardie, Winnipeg, Manitoba	Sections 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 12, township 10, rang 15 ouest. Etendue, 10 milles carrés, ou 6,400 acres.
R. Z. Rogers, Grafton, Ont.....	Sections 34, 36, 27, 25, township 7, rang 16 ouest. Sections 19, 20, 30, township 7, rang 15. Etendue, 7 milles carrés, ou 4,480 acres.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 15 mai 1880.

D'après le mémoire (daté 29 avril 1880), de l'honorable ministre de l'intérieur, les coupes de bois désignées ci-dessus et situées dans le Nord-Ouest devaient être accordées en vertu de permis annuels aux personnes dont les noms figurent sur la liste de ces coupes de bois.

Le ministre déclare que cette concession aura pour but de faciliter aux colons des différents districts l'acquisition du bois de construction dont ils ont besoin, et aussi d'empêcher la coupe illicite des bois sur les terres fédérales, chose qu'il serait autrement difficile d'empêcher.

Ces permis seraient accordés en vertu du paragraphe 10 de l'article 52 de l'Acte des terres fédérales, 1879, et aux termes et conditions énoncés sur la formule des permis qui accompagne le mémoire.

Les personnes auxquelles on propose d'accorder des permis ont construit ou sont en voie de construire des scieries.

Il est demandé que les porteurs de permis paient une rente annuelle de cinq dollars par mille carré, et 5 p. c. (comme droit régalien) sur la vente des produits de leur exploitation.

Le ministre recommande ce projet à la favorable considération du conseil.

Le comité est d'avis que le projet ci-dessus soit adopté et qu'il y soit donné suite.

Pour copie conforme,

J. O. COTÉ, G. C. P.

L'honorable ministre de l'intérieur.

WILLIAM STUBBS, écr.—Coupe de bois située sur la rivière Winnipeg, Manitoba et Kéwatin ; étendue, 46,000 acres.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 22 juin 1880.

Vu le mémoire (daté 14 juin 1880) de l'honorable ministre de l'intérieur, soumettant la requête de M. William Stubbs, d'Ottawa, demandant les coupes de bois "D Est" et "Ouest," situées sur la rivière Winnipeg, et dont l'entendue, d'après l'arpentage qu'en a fait A. G. Forrest, arpenteur fédéral, est 72½ milles carrés, plus ou moins ; et représentant que M. Stubbs a été engagé dans la fabrication du bois, pendant bien des années, dans la vallée de l'Outaouais ; que son but, s'il obtient ces coupes, est de construire immédiatement des moulins pour fournir le bois nécessaire aux nombreux colons qui s'établissent au Manitoba et sur le territoire du Nord-Ouest ; que l'expérience qu'il a acquise dans cette industrie pourrait être d'un grand avantage pour le Nord-Ouest ; et que pour ces motifs il devrait être accédé à sa demande dans les conditions suivantes :

1. Qu'un bail de 21 ans, fait conformément aux dispositions de l'acte des terres fédérales 1879, article 52, soit consenti à M. Stubbs, pour le loyer des coupes de bois "D Est" et "Ouest", situées sur la rivière Winnipeg, et arpentées par M. Forrest.

2. Que M. Stubbs soit tenu de payer un bonus de $20 par mille carré pour les dites coupes—soit une somme de $1,450 ; et qu'il soit aussi tenu de payer une part des frais d'arpentage des dites coupes, c'est-à-dire $296.80—soit une somme totale de $1,746.80.

3. Qu'il soit tenu d'avoir une scierie en opération dans le cours de deux ans à compter de la date du bail.

Le comité soumet à l'approbation de Votre Excellence la recommandation ci-dessus, vu qu'il est entendu que le dit bail ne devra être aucunement nuisible aux colons occupant des terres dans les limites de ces coupes, ni empêcher le gouvernement de faire arpenter ces terres pour les frais de la colonisation.

Pour copie conforme,

J. O. COTÉ, *G.C.P.*

L'honorable ministre de l'intérieur.

MM. SHIELDS, HAGGART, McLAREN et NICOL.—Coupes de bois situées sur les rivières Fairford et aux Coquilles, territoire du Nord-Ouest; étendue, 64,000 acres.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 23 juin 1880.

Vu le mémoire (daté 15 juin 1880) de l'honorable ministre de l'intérieur, énonçant que des demandes de coupes de bois ont été reçues les 20 septembre, 31 décembre et 3 janvier derniers,de MM. John Shields, John Haggart,'Peter McLaren et Thomas Nicol, et recommandant que 50 milles carrés, sur la rivière aux Coquilles, entre la Montagne du Canard et la rivière Assiniboine, désignés dans le dit mémoire comme étendue n° 1, soient accordés aux requérants, le bail devant être fait au nom de Peter McLaren, de la ville de Perth, province de l'Ontario ;

Aussi, que 50 milles, sur la rivière Fairford ou Petite Saskatchewan, décharge du lac Manitoba, à quelque point entre les lacs Manitoba et Winnipeg, désignés dans le dit mémoire comme étendue n° 2, soient accordés aux requérants, le bail devant être fait au nom de Thomas Nicol, de la dite ville de Perth.

Dans le cours d'une année, les requérants devront avoir fait faire, par un arpenteur fédéral, une division de ces étendues, dont chacune sera de 50 milles carrés. Le bonus devra être payé lors de l'acceptation de l'arpentage et de l'octroi du permis par le ministère, permission devant être en même temps donnée aux requérants de construire leurs scieries dans les limites de l'une ou l'autre de ces étendues, et de commencer à faire du bois de service, sur lequel ils devront payer les droits établis par l'article 52 de l'acte des terres fédérales, 1879, ainsi qu'un bonus annuel, lors de l'octroi du permis, de $20 par mille carré pour la coupe de bois qu'ils exploiteront et dans laquelle ils auront établi leur moulin.

Le comité soumet à l'approbation de Votre Excellence les recommandations ci-dessus, les permis étant renouvelables d'année en année.

Pour copie conforme,

J. O. COTE, *G.C.P.*

L'honorable ministre de l'intérieur.

MM. ARMITAGE et McCULLOCH.—Coupe de bois située sur la Petite Saskatchewan, T.N.O. ; étendue, 40,960 acres.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 13 novembre 1880.

Vu le mémoire (daté 11 novembre 1880) de l'honorable ministre de l'intérieur, recommandant qu'il soit accordé aux MM. Armitage et McCulloch, de Minnedosa, T. du N.-O., un permis annuel de coupe de bois dans les townships 19 et 20, rang 20 ouest, aux termes et conditions ordinaires auxquels ces permis ont jusqu'ici été accordés, c'est-à-dire en par eux payant $5 par année par mille carré, et le droit ordinaire de 5 p.c. sur tous les produits de l'exploitation de cette coupe, ainsi que le veut la loi à l'égard des baux de 21 ans pour coupes de bois ; le dit bail devant être substitué au permis de couper du bois précédemment accordé à Armitage ; et comprenant le township 19, rang 20, 21, et le township 21, rang 22 ouest ;

Vu les motifs suivants, allégués en faveur de cette substitution : 1° que le township 21, rang 22 ouest, a été trouvé plus avantageux, comme exploitation, pour les moulins sur la crique de la Queue d'Oiseau, les bois sortant de ces moulins pouvant être directement expédiés par ce cours d'eau, tandis que pour l'expédier par la Petite Saskatchewan, sur laquelle se trouve le moulin de M. Armitage, il faut faire un assez long transport par terre ; 2° que M. Armitage a construit un des meilleurs, sinon le meilleur des moulins à scies et à farine qu'il y ait dans cette région, et qu'à raison de

ce moulin il paie de plus fortes taxes qu'aucun autre preneur à bail dans le territoire du Nord-Ouest;

Le comité soumet à l'approbation de Votre Excellence les recommandations qui précèdent.

Pour copie conforme,

J.O. COTÉ, G.C.P.

L'honorable ministre de l'intérieur.

MM. WILLIAMS et HARRISON.—Coupe de bois située sur la montagne de la Tortue, territoire du Nord-Ouest.—Etendue, 3,300 acres.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur-général en conseil, le 27 décembre 1880.

Vu le mémoire (daté 29 novembre 1880) de l'honorable ministre de l'intérieur, recommandant qu'il soit fait droit à la requête de MM. William et Harrison, pour une coupe de bois sur la montagne de la Tortue, en leur accordant un permis de couper du bois dans les sections 1, 2, 3, 12 et 13 (cinq milles carrés), township 1, rang 19 ouest, tel permis devant avoir pour condition le paiement d'une rente annuelle de $10 par mille carré, et du droit de 5 p.c. sur tous les produits de l'exploitation de la coupe de bois;

Vu les motifs allégués pour accorder une coupe de bois aux MM. Williams et Harrison—ces messieurs ayant construit un scierie pouvant débiter cinq mille pieds de bois par jour, ce qui permettra aux colons de la montagne de la Tortue de se procurer tout le bois et le bardeau nécessaires à la construction de leurs bâtiments.

Le comité soumet à l'approbation de Son Excellence la recommandation ci-dessus.

Pour copie conforme,

J. O. COTE, G. C. P.

L'honorable ministre de l'intérieur.

JOHN McBETH, écr.—Demande de coupe de bois située sur la crique de la Queue d'Oiseau, territoire du Nord-Ouest.—Etendue 23,040 acres.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 27 décembre 1880.

Vu le rapport (daté 1er décembre 1880) de l'honorable ministre de l'intérieur, recommandant que l'on accorde à M. John McBeth, de Winnipeg, un permis annuel de coupe de bois dans cette partie du township 23, rang 24 ouest, qui se trouve sur le côté est de la crique de la Queue-d'Oiseau, aux termes et conditions auxquels ces permis ont jusqu'ici été accordés dans cette partie du Nord-Ouest, c'est-à-dire moyennant une rente annuelle de $5 par mille carré et un droit de 5 p. c. sur tous les produits de son exploitation.

Vu qu'il a été démontré que le requérant a construit un moulin sur la crique susdite qui pourra fournir aux colons de ce district le bois qui leur est nécessaire.

Le comité soumet à l'approbation de Votre Excellence la recommandation ci-dessus.

Pour copie conforme,

J. O. COTÉ, G.C.P.,

L'honorable ministre de l'intérieur.

DAVID McFADDEN, écr.—Coupe de bois située près de la Petite Saskatchewan, T. du N.-O.; étendue, 14,080 acres.

RAPPORT d'un comité de l'honorable Conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 10 janvier 1881.

Vu le rapport (daté 5 janvier 1881) de l'honorable ministre de l'intérieur, recommandant qu'il soit accordé à M. David McFadden un permis annuel de coupe de bois dans les sections 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24 (22 milles carrés), dans le township 19, rang 19 ouest, moyennant une rente annuelle de $5 par mille carré, et un droit de 5 p. c. sur tous les produits de cette coupe.

Vu que le moulin à scies et à raboter construit par M. McFadden à Odanah, sur la Petite Saskatchewan, T. du N.-E., sera sans doute d'un grand service aux colons, car ils pourront se procurer à ce moulin le bois, les portes, cadres, etc., nécessaires à la construction de bâtiments;

Le comité soumet à l'approbation de Votre Excellence la recommandation ci-dessus.

Pour copie conforme,

J. O. COTE, G.C.P.

L'honorable ministre de l'intérieur.

A. WATTS, écr.,—Coupe de bois dans le township 7, rang 9 ouest; township 6, rang 11 ouest, et township 6, rang 8 ouest, Manitoba; étendue, 13,440 acres.

RAPPORT d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 10 janvier 1881.

Vu le rapport (daté 7 janvier 1881) de l'honorable ministre de l'intérieur, recommandant qu'il soit accordé à M. A. Watts, de Brantford, Ont., un permis annuel de coupe de bois dans les sections 1, 2, 3, 4, 5, 9, 10, 15, 16, 17, 18, 20 et 22, dans le township 7, rang 9 ouest, (13 milles carrés); aussi les sections 11, 12, 13 et 14 (4 milles carrés), dans le township 6, rang 11 ouest, et les sections 4, 6, 10 et 18, dans le township 6, rang 8 ouest (4 milles carrés), formant une étendue totale de 21 milles carrés; le dit permis devant être accordé moyennant une rente annuelle de $5 par mille carré et un droit de 5 pour cent sur le produit de la coupe;

Vu que M. Watts a construit un moulin à scies, à bardeau et à farine—lequel peut débiter 20,000 pieds de bois par jour—dans le township 6, rang 10 ouest;

Le comité soumet à l'approbation de Votre Excellence la recommandation ci-dessus.

Pour copie conforme,

J. O. COTÉ, G.C.P.

L'honorable ministre de l'intérieur.

R. Z. ROGERS, écr.—Coupe de bois située dans le township 7, rangs 15 et 16 ouest; et dans le township 8, rangs 15 et 16 ouest, T. du N.-O.; étendue, 4,480 acres.

RAPPORT d'un comité de l'honorable conseil privé, approuvé par Son Excellence le gouverneur général en conseil, le 10 janvier 1881.

Vu le mémoire (daté 7 janvier 1881) de l'honorable ministre de l'Intérieur, recommandant qu'il soit accordé à M. R. Z. Rogers, de Milford, T. du N.-O., un permis annuel de couper du bois dans la section 25 N. ½ et S. E. ¼, section 34, N. E. ¼ 27,

dans le township 7, rang 16 ouest; section 32, N. ½ 19, S. ½ 30, township 7, rang 15 ouest; section 5, E. ½ 6, N. O. ¼ 15, S. E. ¼ 22. Township 8, rang 16 N.; section 7, township 8, rang 15 ouest; en tout 7 milles carrés, ce permis devant être substitué à celui accordé par arrêté du conseil du 15 mai 1880.

Vu les motifs de ce changement—la plus grande partie de la coupe adjugée d'abord à M. Rogers n'ayant presque pas de bois;

Le comité soumet à l'approbation de Votre Excellence la recommandation ci-dessus.

Pour copie conforme,

J. O. COTÉ, G.C.P.

L'honorable ministre de l'intérieur.

RÉPONSE

(87)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 15 décembre 1880 ;—

Pour un état indiquant, dans autant de colonnes distinctes, les noms des différents arpenteurs fédéraux qui, depuis 1873 jusqu'au 15 décembre 1880, ont été employés aux arpentages sur les terres publiques ailleurs que dans leurs différentes provinces respectives, leur âge, leur origine, leur nationalité, leur résidence (localité, comté et province), le nombre de jours, de mois ou d'années qu'ils ont été ainsi employés, le montant de leur salaire ou des sommes d'argent qu'ils ont reçues ou qui leur sont dues jusqu'à ce jour, le nom des provinces dans lesquelles ils ont fait des arpentages, avec un résumé indiquant, par province et par nationalité, le nombre d'arpenteurs qui travaillent dans la Colombie anglaise, le Manitoba et le Nord-Ouest.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
31 janvier 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

BUDGET

(88)

Des sommes requises, pour 1881-82, par les départements de l'intérieur et des affaires des Sauvages.

DÉPARTEMENT DES AFFAIRES DES SAUVAGES.

Nombre.		Département.	Appointements.				
1880-81.	1881-82.		1880-81.	1881-82.	Augment.	Diminut.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	1	Sous-chef	3,200 00	3,200 00	.....	.....	3,200 00
1	1	Commis de 1re classe	1,650 00	1,700 00	50 00	.....	1,700 00
5	2	*Com. de 2e classe anc.	2,800 00	6,150 00	3,350 00	.....	6,150 00
5	7	do 2e do cad.	6,100 00	4,000 00	.....	2,100 00	4,000 00
3	4	†Commis de 3e classe	2,500 00	1,950 00	.....	550 00	1,950 00
1	1	Messager	500 00	500 00	.....	.....	500 00
			16,750 00	17,500 00	3,400 00	2,650 00	17,500 00

NOTE.—Somme additionnelle au budget de 1880-81, $550 00, pour subvenir à l'augmentation des appointements de deux commis de 2e classe cadette qui ont été promus à la 2e classe ancienne,—$50.00 chacun—et pour payer les appointements d'un commis de 2e classe cadette à compter du 1er janvier 1881, $900.00 par année, $450.00.

* Trois commis de 2me classe cadette promus à la 2me classe ancienne, 1881-82. † Un commis de 3me classe promu à la 2me classe cadette, 1881-82.

DÉPARTEMENT DES AFFAIRES DES SAUVAGS,
OTTAWA, 23 février 1881.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR—BUDGET 1882.

Nombre.		Département.	Appointements.			
1880-81.	1881-82.		1880-81.	Total.	1881-82.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	1	Sous-chef	3,200 00		3,200 00	
1	1	Commis de 1re classe	1,400 00		1,500 00	
...	1	do	.....		1,500 00	
2	1	Commis de 2me classe ancienne	2,750 00		1,400 00	
2	1	do do cadette	750 00		900 00	
...	...	Secrétaire particulier	600 00		600 00	
				8,700 00		9,100 00
		Division des terres fédérales.				
2	2	Premiers commis	4,800 00		5,200 00	
3	3	Commis de 1re classe	4,750 00		5,200 00	
...	6	do	.....		7,250 00	
6	1	Commis de 2me classe ancienne	8,200 00		1,250 00	
...	6	do do do	.....		6,800 00	
12	6	do do cadette	10,800 00		5 350 00	
...	11	do do do	.....		7,700 00	
3	...	do 3me classe	1,950 00		.....	
				30,500 00		38,750 00
		Division de la police à cheval du N. O.				
1	1	Premier commis	2,050 00		2,100 00	
...	1	Commis de 1re classe	.....		1,350 00	
1	1	Commis de 2me classe ancienne.	1,300 00		1,150 00	
1	...	* do do cadette	1,100 00		.....	
				4,450 00		4,600 00
5	4	*Messagers*	1,670 00		1,800 00	
...	1	do	.....		330 00	
				1,670 00		2,130 00
		Solde du crédit pour 1880-81	469 00	469 00	.....	
				45,789 00		54,580 00

* Promu à la 2me classe cadette.

DEPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR—*Fin.*

Total de la dépense pour 1880–81	$45,320 00
Total des prévisions pour 1881–82	54,580 00
Total de l'augmentation pour 1881–2	$9,260 00

Cette augmentation se décompose comme suit :—

1. Augmentation autorisée par la loi	$1,040 00
2. Augmentation projetée des appointements d'employés permanents	2,290 00
3. Appointements de certains commis temporaires, mais qu'il est question de faire permanents	5,930 00
Total	$9,260 00

J. S. DENNIS,
Député du ministre de l'intérieur.

DÉPARTEMENT DE L'INTÉRIEUR,
OTTAWA, 23 février 1881.

RÉPONSE

(89)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 14 février 1881 ;—

Demandant copie de toute correspondance que le gouvernement a pu échanger avec son agent à Londres, le gouvernement impérial ou autres personnes, au sujet du projet de loi accordant une prime d'encouragement pour les navires construits en France, qui a été passé par la Chambre des députés, et qui est actuellement sous la considération du Sénat français.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
27 février 1881.

RÉPONSE

(90)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 7 février 1881 ;—

Demandant toute correspondance échangée entre le gouvernement et certaines personnes relativement aux dettes contractées pour main-d'œuvre et matériaux par S. P. Tuck, comme entrepreneur des travaux d'agrandissement du canal Saint-Pierre, au Cap-Breton, et restées jusqu'ici en souffrance ; aussi, tous rapports faits sur ce sujet par le ministère de la justice et l'ingénieur en chef du ministère des travaux publics, depuis le mois d'août 1877.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
17 février 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(91)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 28 janvier 1881 ;—Pour un état donnant la date de la nomination de Thomas Brossoit dit Bourguignon, comme payeur et percepteur sur le canal de Beauharnois, ainsi que le montant de toute ses dépenses contingentes, dans le ministère du revenu de l'intérieur et des travaux publics, depuis sa nomination jusqu'au jour où il a cru devoir résigner.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
25 février 1881.

REPONSE

(91*a*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 21 février 1881 ;—Pour copie des différents baux accordés par le gouvernement à différentes personnes ou compagnies pour l'usage de pouvoirs d'eau et pour certains privilèges, relativement à la construction de quais ou hangars sur le canal Beauharnois.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
Mars 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(91*b*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 28 février 1881 ;—

Pour copie du rapport de H. Parent, ingénieur, concernant le changement du pont sur l'écluse du canal de Beauharnois, à Valleyfield.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
9 mars 1881.

RÉPONSE

(91*c*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 28 février 1881 ;—

Pour copie du rapport de H. Parent, ingénieur, concernant la location de certain terrain sur la rive nord du canal de Beauharnois, à Valleyfield.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
9 mars 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(91*d*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 28 février 1881;—

Pour un état donnant le montant des péages perçus sur le canal Beaunois, chaque année, depuis 1872 jusqu'à date.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
9 mars 1881.

RÉPONSE

(91*e*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 17 février 1881;—

Pour copie de tous rapports et comptes faits par Antoine Dosithé Danis en qualité de percepteur et payeur sur le canal Beauharnois, et soumis par lui aux ministères du revenu de l'intérieur, des travaux publics, et des chemins de fer et canaux, depuis la date de sa nomination jusqu'à présent.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
Mars 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(92)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 9 février 1881 ;—

Pour copie du rapport de l'ingénieur qui a fait le relevé hydrographique du havre de New-Carlisle, en 1880.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
25 février 1881.

RÉPONSE

(93)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 14 avril 1880 ;—

Pour copie de la correspondance relative à l'émission d'une licence en faveur de M. James Quinn pour le passage de la rivière Ristigouche, entre Cross Point, dans la province de Québec, et Campbellton, dans celle du Nouveau-Brunswick ; aussi, copie des résolutions transmises au ministère du revenu de l'intérieur par le conseil municipal du canton de Mann, comté de Bonaventure, au sujet de la dite traverse de la rivière Ristigouche.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
15 février 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(94)

A une ADRESSE du SÉNAT, en date du 1er février 1881 ;—Demandant copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement impérial, le gouvernement fédéral et le gouvernement de la province de Québec, depuis le 1er janvier 1875, relative à la division du bureau d'enregistrement de Montréal et à la réclamation formulée en conséquence par G. H. Ryland, écuier, s'appuyant sur un arrangement conclu entre lui et le lord haut-commissaire de Sa Majesté de la part du gouvernement impérial en l'année 1841 ; aussi, toute correspondance échangée avec le dit M. Ryland, et toutes autres pièces ayant trait à ce sujet.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
17 février 1881.

RÉPONSE SUPPLÉMENTAIRE

(94*a*)

A une ADRESSE du SÉNAT, en date du 1er février 1881 ;—Demandant copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement impérial, le gouvernement fédéral et le gouvernement de la provinces de Québec, depuis le 1er janvier 1875, relative à la division du bureau d'enregistrement de Montréal et à la réclamation formulée en conséquence par G. H. Ryland, écuier, s'appuyant sur un arrangement conclu entre lui et le lord haut-commissaire de Sa Majesté de la part du gouvernement impérial en l'année 1841 ; aussi, toute correspondance échangée avec le dit M. Ryland, et toutes autres pièces ayant trait à ce sujet.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
8 mars 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(95)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 28 février 1881 ;—Pour copie de tous documents et correspondance concernant l'adjudication du dernier contrat pour le service postal sur la rive nord entre Little Current et le Sault Sainte-Marie.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Pour le secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
1er mars 1881.

RÉPONSE

(96)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 10 mars 1879 ;—Pour copie de tous rapports, pièces et documents concernant la mise à la retraite de M. LeSueur, ci-devant du ministère des postes, et de toute correspondance y relative.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,

Pour le secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
21 février 1881.

ÉTAT

(97)

Des dépenses de la police fédérale pendant l'année 1880, conformément à l'acte 31 Victoria, chapitre 73, section 6.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses et l'état ci-dessus ne sont pas imprimés.*]

REPONSE

(98)

A une ADRESSE DU SÉNAT, en date du 25 janvier 1881, portant demande de copie de toute *résolution* de conventions médicales en faveur de l'établissement d'un système de statistique sanitaire.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Pour le secrétaire d'Etat.

Département du secrétaire d'Etat,
1er mars 1881.

DÉPARTEMENT DE L'AGRICULTURE,
OTTAWA, CANADA, 25 février 1881.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre ci-jointe une réponse au Sénat, portant copie de la correspondance concernant un projet de " statistique sanitaire," selon la demande contenue dans votre lettre du 25 dernier.

J'ai l'honneur, etc.,

H. B. SMALL,
Pour le secrétaire du département de l'agriculture.

Au sous-secrétaire d'Etat, Ottawa.

---

50 DUKE STREET, TORONTO, 6 octobre 1879.

CHER MONSIEUR,—Connaissant le profond intérêt que vous avez toujours pris à tout ce qui se rapporte à notre commune profession, intérêt dont nous avons eu d'abondantes preuves durant l'année où vous avez présidé aux délibérations de l'assosiation médicale du Canada, comme en d'autres occasions, j'ose demander vos avis et le secours de votre influence pour le succès de la mise en usage d'un système de statistique sanitaire. Le plan est si bien expliqué dans les lettres que je vous communique sous ce pli, que je ne crois pas avoir à ajouter d'autres éclaircissements. On en fait ici en ce moment la première expérimentation, et la coopération des médecins est très encourageante. Je vous envoie à titre de spécimen un modèle de formule de bulletin, sans préjudice de toute proposition de votre part pour l'améliorer.

Voulez-vous me donner votre avis sur la meilleure marche à suivre, et votre opinion à l'égard de nos chances de succès? En me répondant, veuillez avoir aussi la complaisance de me rendre les lettres ci-incluses.

Votre sincère et obligé serviteur,

WM OLDRIGHT.

A l'honorable sir Charles Tupper, etc., etc., Ottawa.

BUREAU DES CHEMINS DE FER ET DES CANAUX,
OTTAWA, 5 novembre 1879.

CHER MONSIEUR,—Sir Charles Tupper me charge de vous transmettre la lettre ci-incluse du Dr Oldright, de Toronto, et ses annexes, concernant un projet de système de statistique sanitaire en rapport avec l'influence atmosphérique; et de vous demander de prendre ces papiers en très favorable considération.

J'ai en même temps à vous prier de vouloir bien renvoyer au Dr Oldright les lettres de MM. Monk et Botsford, lorsque vous n'en aurez plus besoin.

Bien à vous,

A. P. BRADLEY,
Secrétaire particulier.

A l'honorable ministre de l'agriculture, Ottawa.

BUREAU MÉTÉOROLOGIQUE,
TORONTO, 3 octobre 1879.

CHER MONSIEUR,—Comme vous avez été nommé membre d'un comité chargé de conférer avec le gouvernement sur la question de l'établissement d'une statistique

sanitaire, dans la vue d'obtenir son concours et son aide, peut-être ne vous sera-t-il pas inutile que j'essaie d'exposer par écrit quelques-uns des nombreux avantages que l'on espère obtenir par la mise en usage général du système actuellement en expérimentation.

Ce que l'on se propose tout d'abord, c'est de se procurer des statistiques sur les maladies régnantes afin de pouvoir déterminer l'influence de la situation atmosphérique sur la santé. Les seules données que nous ayons eues jusqu'à présent pour nous aider dans cette recherche, ont été les états de mortalité publiés en différents pays. Il est évident que ces états sont une source très imparfaite de renseignements sur les maladies régnantes, puisqu'une maladie fort courante peut ne causer que très peu de décès, tandis qu'au contraire la mortalité peut être tout à fait hors de proportion avec le nombre des cas d'atteinte. Pour que les investigations soient vraiment complètes en pareille matière, il faut avoir quelque notion du début et de la marche de la maladie, comme de sa fin. Je n'ai que faire d'indiquer ici les cas spéciaux dans lesquels on a pu déjà constater l'action de la température sur la santé ; cela serait aussi inutile que de chercher à vous démontrer l'effet des influences atmosphériques sur la mortalité. D'ailleurs on n'est guère encore en mesure de parler de l'action atmosphérique au point de vue de la mortalité ; tout ce que l'on sait d'une manière sûre, c'est que celle-ci augmente ou diminue durant certaines périodes de l'année.

Le rapport entre la température et la santé n'est pas le seul point important à considérer dans cette question de l'établissement d'une statistique sanitaire. Les faits recueillis par ce moyen seraient précieux de plusieurs autres façons :

(1) Ils nous aideraient, comme je l'ai dit, à déterminer la proportion entre le chiffre des cas de maladie et celui de la mortalité.

(2) Ils permettraient de découvrir avec plus de facilité et dans de meilleures conditions d'exactitude l'action de l'atmosphère ; car ni les états de mortalité ni des expériences isolées ne sauraient être des guides suffisants pour la détermination précise du rapport entre telles ou telles conditions d'insalubrité et la manière dont elles affectent la santé. De plus, il n'est pas improbable que, sachant qu'il court une maladie et qu'il existe un état de choses très propre à en favoriser le développement, nous puissions prendre des mesures capables jusqu'à un certain point de prévenir les résultats fatals.

(3) Il n'est pas douteux que la situation topographique d'une localité contribue aussi à la naissance et au progrès de certaines maladies. Témoin les fièvres tremblantes, etc., qui règnent dans les lieux bas. Si nous obtenons des données exactes là-dessus, il est probable que nous pourrons dresser une carte figurative des maladies pour le pays durant les différents mois ou les différentes saisons de l'année.

(4) L'accumulation et la publication de pareilles données statistiques seraient infiniment utiles au médecin, qui pourrait en tirer des inductions plus satisfaisantes que du résultat de son expérience particulière et isolée. Il y a un pays qui possède un système d'enregistrements sanitaires ; mais on n'y requiert du médecin que le simple avis de l'existence des maladies. On comprend sans peine que les conclusions tirées de ces renseignements ne sauraient être aussi exactes que celles qui seraient fondées sur les faits obtenus par le système proposé, c'est-à-dire sur les nombres effectifs de cas de chaque maladie.

(5) Un des plus importants résultats de ce système, c'est la connaissance qu'il procurera de l'existence des épidémies. Le taux de la mortalité, même bien constaté, donne son renseignement presque toujours à une époque trop tardive pour qu'il puisse être de quelque utilité. De promptes mesures pourront désormais se prendre à l'effet d'empêcher la propagation d'une épidémie, même avant qu'aucun cas n'ait eu une issue fatale.

(6) Un échange de bulletins comme celui qui est déjà commencé, pourrait s'établir avec les autorités des États-Unis. Je vais joindre à la présente une lettre du Conseil national de santé, qui a son siège à Washington ; par cette lettre il me demande de lui expédier des rapports sanitaires. Si nous voulons profiter des leurs, il faut évidemment nous mettre en possession des renseignements qui nous concernent. Au surplus, on ne voit pas pourquoi cet échange de faits sanitaires ne serait pas aussi avantageux, par exemple, que le système d'échange de bulletins du temps qui est actuellement en usage. Dans tous les cas, le Canada ne doit pas rester en arrière.

Ce ne sont pas là, il s'en faut de beaucoup, toutes les considérations à présenter en faveur du système proposé. A mesure que nous aurons une plus grande expérience de son fonctionnement, nous en verrons mieux tous les avantages. Du reste, on ne peut s'attendre à en obtenir dès le principe tout le fruit qu'il doit produire. Il faudra du temps pour le mettre parfaitement en train ; mais la nécessité de le maintenir et de l'étendre en est-elle moins impérieuse ? Si le gouvernement acquiesce à la proposition que vous allez lui soumettre, la dépense sera minime. Tout se bornera pour le présent à la fourniture de la papeterie à distribuer et à l'impression des rapports. Quant à moi, je consacrerai bien volontiers le temps que me laisseront mes fonctions de météorologue, à l'avancement de l'entreprise, et aux soins de réduire en tableaux les statistiques recueillies et de publier ses résultats. Je demande seulement que les frais de poste, d'impression, de papeterie, etc., ne soient pas à ma charge.

J'ajoute, en finissant, qu'il faut espérer que votre proposition sera bien reçue, et que le gouvernement consentira à favoriser l'entreprise. Il est infiniment à désirer qu'elle n'échoue pas.

La disposition que les membres de notre profession témoignent d'y coopérer, montre l'intérêt qu'elle excite. Nous avons reçu d'eux de grands encouragements, et je dois reconnaître ici la bonne volonté avec laquelle ils ont consenti à envoyer des bulletins. Vous me permettrez bien de vous remercier chaleureusement de l'aide et du bienveillant concours que vous avez bien voulu me prêter, et de vous exprimer combien je souhaite que votre mission soit heureuse.

Votre serviteur sincère,

THOS H. MONK.

Au Dr OLDRIGHT.

SAINT-JEAN, 17 septembre.

CHER MONSIEUR,—Je reçois ce matin votre honorée lettre du 13. Le projet d'observer les influences atmosphériques au point de vue médical, projet dont vous avez eu l'initiative, m'a été communiqué par le Dr Oldright, de Toronto. J'en ai parlé dans mon rapport sur les travaux de l'Association, et une délibération, basée sur cette motion, a été prise, par laquelle on a nommé un comité chargé de porter votre système de statistique sanitaire à la connaissance du gouvernement général et d'obtenir qu'il entreprenne de faire imprimer à ses frais les bulletins en blanc ou formules nécessaires et qu'il en autorise la circulation par la poste en franchise de port.

Le Dr Howard, de Montréal, président de l'association, le Dr Oldright, de Toronto, et le Dr Robillard, trésorier de l'association, composent ce comité. Je me proposais d'écrire à Oldright à ce sujet ; votre lettre va me presser de le faire.

Si le gouvernement général accueille la proposition, la dépense se réduira à peu de chose ; mais non pas certes, votre tâche. Une loi qui établisse un système de statistiques vitales est devenue nécessaire pour beaucoup de raisons ; seulement je la crois de plus grande conséquence encore pour le public que pour notre profession. Il y a des faits bien connus, et je puis dire bien établis, qui montrent l'action de la température et des saisons sur diverses maladies ; or, il nous faut plus que des états complets de la mortalité pour être en mesure de combattre les effets de la continuelle variation des conditions de l'air ; et je crois que des observations météorologiques, jointes à l'indication de la situation sanitaire régnante, le tout groupé en tableaux, permettraient aux médecins de prévoir l'approche d'événements tels que les épidémies et les maladies générales, avec presque autant de certitude qu'on indique d'avance les changements dans la marche des ondulations atmosphériques.

Si je me rappelle bien les choses, cette terrible maladie la méningite spinale a parcouru le continent du nord-ouest au sud-est. Le système que vous proposez n'exige pas le concours de tous les médecins ; il suffirait d'avoir des bulletins de quelques-uns seulement par district. Je suis persuadé que le résultat serait excellent. Je suis chargé de préparer un court rapport pour notre prochaine réunion à Ottawa ; s'il me fallait quelque renseignement, je me ferais un plaisir de profiter de votre offre obligeante.

Je vous envoie une lettre du Dr Christie, que vous voudrez bien me renvoyer après l'avoir lue ; elle a trait au sujet qui nous occupe.

Votre serviteur,

A Mr T. H. MONCK. L. B. BOTSFORD.

DÉPARTEMENT DE L'AGRICULTURE,
OTTAWA, 7 novembre 1879.

MONSIEUR,—M. le ministre de l'agriculture me charge de vous faire connaître ses intentions au sujet de votre lettre à sir Charles Tupper, qui lui a été communiquée, et où il est question d'une statistique sanitaire.

Il n'y a point en ce moment de fonds votés par le parlement qui puissent être légitimement appliqués à cet objet; mais si l'on présentait au ministre de l'agriculture un détail du système, avec indication de la somme voulue pour aider l'Association médicale à la mettre à exécution, et avec des garanties relativement au résultat à en attendre, le ministre ne se refuserait pas à l'accueillir et à la soumettre à ses collègues pour prendre les mesures jugées opportunes.

Je vous retourne, selon le désir de sir Charles Tupper, les lettres de MM. Monck et Botsford.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
J. C. TACHÉ.
Député-ministre de l'agriculture.

Au Dr OLDRIGHT, Toronto.

TORONTO, 25 novembre 1879.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre communication du 7 courant, et vous prie d'excuser mon retard à le faire. Je vous aurais répondu plus tôt si je n'avais pas espéré pouvoir vous envoyer en même temps tous les renseignements demandés. Je compte faire cet envoi très incessamment. En attendant, croyez-moi bien

Votre obéissant serviteur,
WM OLDRIGHT.

A M. J.-C. TACHÉ, député-ministre de l'agriculture.

47, UNION-AVENUE, MONTRÉAL, 19 janvier 1880.

MONSIEUR,—A la réunion annuelle de l'Association canadienne, la question de la statistique sanitaire appliquée à tout le Canada, a été sérieusement discutée; et les nombreux avantages, au point de vue du bien public, d'un système général et complet d'enregistrement d'observations médicales de cette nature ont paru si évidents et si désirables qu'on a nommé un comité, composé du président de l'Association et des Drs Robillard et Oldright, que l'on a chargés d'attirer l'attention du gouvernement fédéral sur l'utilité d'un bon système de statistique sanitaire, et de solliciter son aide généreuse et sa coopération pour le mettre en usage.

Comme vous le savez, il y a déjà eu une correspondance à ce sujet entre des membres du gouvernement et l'un des membres du comité; et d'après l'instigation de l'honorable ministre de l'agriculture, il a été préparé un plan d'enregistrements sanitaires et une requête à Son Excellence le gouverneur général, tendante à obtenir une allocation d'argent raisonnable pour la mise à exécution du projet dans de bonnes conditions d'efficacité. Ces deux documents ont été transmis, aujourd'hui même, à l'honorable secrétaire d'Etat, intermédiaire officiel, me dit-on, par lequel les matières de cette sorte doivent être soumises aux ministres de Sa Majesté.

Le comité, convaincu que le ministre de l'agriculture sera favorable à ses vœux, se félicite d'avoir son appui.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
R. P. HOWARD, M.D.
Président de l'Association médicale canadienne.

A l'honorable Ministre de l'agriculture.

47, UNION-AVENUE, MONTRÉAL, 19 janvier 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre la pétition ci-incluse, de la part de l'Association médicale canadienne, avec le plan d'un système de statistique sani-

taire; et de vous prier de vouloir bien la soumettre à Son Excellence le gouverneur général en conseil.

Votre obéissant serviteur,
R. P. HOWARD,
Président de l'Association médicale canadienne.

A l'honorable secrétaire d'Etat du Canada.

A Son Excellence le très-honorable sir JOHN DOUGLASS SUTHERLAND CAMPBELL, C.C., G.C.M.G., marquis de Lorne, gouverneur général du Canada, etc., etc.

EN CONSEIL.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE:—

La requête de vos pétitionnaires représente humblement que l'Association médicale canadienne les a constitués en comité chargé d'exposer de sa part à Votre Excellence la nécessité d'un système de statistique sanitaire; de préparer et de soumettre à Votre Excellence un plan par lequel on puisse obtenir cette statistique d'une manière tout à la fois économique et efficace; et de prier Votre Excellence de vouloir gracieusement faire affecter une somme d'argent à l'exécution de cet utile projet.

Vos pétitionnaires, en conséquence, supplient Votre Excellence de prendre en favorable considération ce système, dont un détail est annexé à la présente requête; et de vouloir bien faire faire l'allocation d'argent demandée pour sa mise en pratique et en usage; laquelle somme sera employée de la manière que Votre Excellence jugera la plus avantageuse. Et vos pétitionnaires, comme c'est leur devoir, ne cesseront de prier.

R. P. HOWARD, M.D., L.R.C.S., Angl.,
Prés. de l'A. M. C. et président du comité.
E. ROBILLARD, M.D., Montréal, 19 janvier 1880.
WM OLDRIGHT, M.A., M.D., Toronto, 5 janvier 1880.
Membres du comité.

PROJET d'un système de statistique sur la situation sanitaire du Canada, indiquant,—1° Le renseignement à obtenir; 2° Comment on devra l'obtenir; 3° Comment on pourra l'utiliser; 4° Les avantages qu'on en retirera.

1°—QUEL RENSEIGNEMENT ON SE PROPOSE D'OBTENIR.

(*a*) Le nombre des cas de chaque maladie connus du médecin. La formule de cet état est faite de manière que le nombre des cas anciens (c'est-à-dire des personnes tombées malades antérieurement à la semaine dont il est rendu compte) y est indiqué, avec le progrès de la maladie, ainsi que le nombre des cas nouveaux (autrement dit survenus dans le courant de la semaine) et le degré de force du mal; on mentionnera aussi l'âge du malade et la terminaison de la maladie par la guérison ou par la mort. Ainsi nous aurons dans ce bulletin la constatation du commencement, de la marche et de la fin de chaque cas de maladie.

(*b*) On tâchera de rassembler aussi sur les caractères particuliers de la localité, des faits pouvant être utiles dans la discussion des bulletins, comme par exemple des renseignements sur le drainage de la localité, l'exposition des villes et des villages, les eaux d'alimentation, la nature du sol, les traits topographiques généraux des districts, en un mot sur tout ce qui est susceptible d'influer dans les conditions sanitaires des lieux et la santé des habitants.

2o—COMMENT CE RENSEIGNEMENT SERA OBTENU.

(*a*). Des bulletins de semaine, en blanc, (modèle A), seront envoyés aux médecins qui auront témoigné le désir de nous prêter leur concours; ils seront faits de manière à leur permettre d'en conserver un exemplaire. Et afin que la personne ayant à dresser le bulletin n'ait pas l'ennui de parcourir ses propres livres ou registres, on lui fournira un autre modèle (B), au moyen duquel elle pourra bien aisément tenir note, jour par jour, des cas de maladie traités. Cela ne pourra que rendre encore plus exacts les renseignements, en facilitant l'enregistrement de ces cas de maladies toutes passagères, qui ne viennent qu'une fois sous l'examen du médecin et dont il ne penserait pas autrement à prendre note. Ce modèle B ne sera point renvoyé au

bureau central ; ce n'est qu'une sorte de brouillard quotidien pour la commodité du praticien correspondant.

(*b*) Pour obtenir des renseignements sur les caractères topographiques et autres des diverses localités, les premières circulaires qu'on distribuera seront accompagnées d'un tableau en blanc, qui, étant rempli, fournira les données nécessaires.

(*c*) Le bulletin hebdomadaire régulier aura une colonne destinée pour les observations touchant soit les changements survenus dans les conditions sanitaires, soit les maladies spéciales.

3°—Comment on utilisera les renseignements recueillis.

Tous les quinze jours, on publiera un résumé des rapports reçus, et dans ce résumé seront indiquées les maladies dominantes dans les différentes localités. (A cet effet, chaque province sera divisée en districts, et il y aura un compte-rendu spécial pour chaque district.) On dira en outre si le nombre de ces maladies a augmenté ou non depuis le précédent résumé. On aura particulièrement soin de signaler l'existence de toute maladie contagieuse ou infectieuse. Bref, on donnera sur la santé publique tous les renseignements qui pourront paraître utiles à ceux que cette matière intéresse. Il sera fourni des copies ou exemplaires de ces relevés semi-annuels au ministre de l'agriculture, au secrétaire ou au président de chaque Association médicale, aux maires et aux officiers de santé de chaque ville ou municipalité, ainsi qu'aux médecins correspondants. On n'attendrait pas nécessairement la quinzaine, si une épidémie régnait dans une localité ; on expédierait alors à toutes les personnes intéressées un rapport spécial sur ses progrès ou sa décroissance, aussitôt que possible après la réception des bulletins hebdomadaires.

Il sera aussi préparé un rapport annuel, pour l'instruction du gouvernement ; ce sera une compilation de tous les renseignements reçus durant l'année ; et on pourra y joindre des cartes figuratives des maladies les plus communes dans les diverses parties du pays. Les données contenues dans l'ensemble des rapports seront en outre comparées avec les états météorologiques, pour l'étude de l'influence atmosphérique, au point de vue médical.

4°—Des avantages à retirer de ces renseignements.

Il est évident que les observations d'une seule personne sur une maladie régnante peuvent être souvent bien peu sûres. Pour arriver à une entière exactitude en pareil cas, il ne faut rien moins que l'expérience accumulée d'un grand nombre de médecins.

Les bulletins réunis, dépouillés et discutés à un bureau central, et les résultats publiés ensuite, doivent donc avoir une très grande utilité. Il n'est pas improbable que les officiers de santé des villes et des municipalités, en recevant ces renseignements, sentent à l'occasion l'importance de prendre des mesures promptes pour protéger la santé publique ; il n'est pas improbable qu'il en résulte parmi eux un esprit d'émulation infiniment avantageux aux populations. Sachant que l'existence d'une épidémie dans leurs localites vient d'être annoncée publiquement, ils seront assurément plus portés à recourir aux moyens d'en prévenir la propagation, non seulement pour le bien de l'humanité, mais aussi pour leur honneur.

Lorsque le chiffre de la population de chaque district aura été constaté par le recensement, il sera relativement facile d'extraire des bulletins le rapport du nombre des cas d'une maladie au nombre des habitants. La connaissance de ce rapport serait fort utile puisqu'elle permettrait de reconnaître les districts où il y aurait eu plus ou moins de malades que d'ordinaire. On pourrait ainsi indiquer au public, comme aux intéressés, les lieux exempts de telle ou telle maladie spéciale ; et les personnes atteintes ou prédisposées à être atteintes de maladies telles que la consomption, le rhumatisme, les fièvres malariennes et autres, etc., sauraient de la sorte les endroits les plus favorables pour elles, c'est-à-dire ceux où elles ne seraient plus soumises à des influences tendant à entretenir ces maladies ou à en accroître la force ou la gravité. Les questions qui nous ont déjà été faites à cet égard témoignent que c'est là une nature de renseignement fort désirée. Au reste, l'influence du lieu, au point de vue de la production ou de la modification de toute maladie spéciale, est l'un des objets les plus importants de nos investigations.

Comme les bulletins indiquent l'âge des malades, nous aurons là une base pour établir les probabilités d'attaque, de guérison ou de mort, pour chaque maladie, dans

les différentes phases de la vie. Il sera facile de déterminer la proportion entre le chiffre des affections et la mortalité, pour les diverses maladies, à certains âges; renseignement des plus importants pour la recherche, par exemple, des causes de la mortalité si grande parmi les enfants.

L'échange des rapports avec les autorités des Etats-Unis nous procurera un moyen de connaître aussi les maladies contagieuses ou infectieuses qui y règneraient, et de prendre des précautions pour empêcher qu'elles ne s'introduisent dans le Canada.

Un autre résultat important du recueillement et de l'examen de ces statistiques, c'est la connaissance que nous pourrons acquérir de l'influence de la température sur la santé. Que les changements de l'air aient une connexion sensible avec les variations de la mortalité, M. Alex. Buchan, secrétaire de la *Scottish Meteorological Society*, et le Dr Arthur Mitchell, l'ont démontré avec habileté dans leur étude sur la statistique mortuaire de Londres et de New-York*; mais l'influence exacte de l'état atmosphérique sur la naissance et le progrès de certaines maladies n'a encore jamais été reconnue d'une manière satisfaisante, faute de données pour les déterminer. Quand on aura bien constaté l'action des variations de l'air sur la santé, la connaissance du temps prochain sera d'une grande utilité.

Que le besoin d'un système de statistique sanitaire existe, voici un fait, entre autres, qui le prouve: les associations médicales de Toronto, de Montréal, d'Hamilton et de London—les seules auxquelles notre projet ait été soumis jusqu'à présent—ont décidé unanimement de l'appuyer. Elles sentent la vérité de cette observation d'un écrivain distingué sur la réforme sanitaire (le très honorable Lyon Playfair, membre de la Société royale), que "la statistique mortuaire représente les épaves dont est jonché le rivage, tandis que la statistique sanitaire nous annoncerait l'approche des tempêtes et nous permettrait de mettre nos vaisseaux en état de les parer ou de les combattre. Jusqu'à ce que nous possédions un système de statistique des maladies, le service de la santé publique ne pourra se faire avec pleine connaissance de cause."

Dépenses présumables du fonctionnement d'un système de statistique sanitaire basé sur un ensemble de bulletins fournis par 1000 médecins.

52,000 exemplaires de la formule A	à 2.50	130 00
52,000 " " B	à 2.00	104 00
52,000 enveloppes pour bulletins	à 2.50	130 00
Reliure de 1,000 registres	à 0.10	100 00
Loyer, salle de bureau		200 00
Mobilier		150 00
Papeterie (livres de copie de lettres, formules d'extraits, papier, etc.)		250 00
Impression de 2,000 rapports chaque quinzaine, à $15 le mille		780 00
" 5,000 circulaires contenant le détail du système, environ		40 00
" d'autres circulaires et instructions		50 00
Frais de poste, bulletins hebdomadaires à 1c. par semaine		520 00
" au bureau, rapports semi-mensuels, lettres, circulaires, etc.		300 00
Traitement du surintendant		1,500 00
" d'un aide		300 00
Dépenses imprévues		446 00
		$5,000 00

Le plan et l'estimation ci-dessus sont les meilleurs que nous puissions dresser, dans le présent état de nos connaissances, pour obtenir pratiquement les résultats les plus positifs; mais si la somme requise paraissait hors de proportion avec les avantages qu'on croirait pouvoir raisonnablement attendre du système (appréhension bien mal fondée, nous en sommes convaincus), en ce cas, il serait possible d'inaugurer un système partiel, capable de procurer une bonne partie des renseignements voulus, à la condition, toutefois, de supprimer presque toute publicité. Les avantages immédiats seraient naturellement bien moindres sous ce système restreint que sous le premier, plus ample et plus complet.

* On trouvera ci-annexés leurs diagrammes pour certaines maladies.

PROJET DE LA FORMULE A.

MALADIES.	Cas reportés de la semaine dernière.	Progrès.	Nouveaux cas.	Intensité.	Nombre total des cas observés pendant la semaine.	AGE. Au-dessous d'un an.	De 1 à 5.	5 à 15.	15 à 30.	30 à 60.	Au-dessus de 60 ans.	Terminaison par guérison.	Par mort.	OBSERVATIONS.
Abscès														
Accouchement prématuré														
Alcoolisme														
Anatinie														
Asthme														
Apoplexie														
Bright, Maladie de, aiguë														
do chronique														
Bronchite														
Calcul														
Cancer														
Choléra														
Choléra des enfants														
Chorée														
Congestion cérébrale														
Conjonctivite														
Convulsions														
Coqueluche														
Croup—spasmodique														
do membraneux														
Cystite														
Dermatose														
Diarrhée														
Diphthérie														
Diabète														
Dyssenterie														
Dyspepsie														
Fièvre entérique (typhoïde)														
do malarienne														
do rémittente														
Erésipèle														
Foie, Hypertrophie du														

Foie, cirrhose du														
Folie														
Gastrite														
Gonorrhée														
Goutte														
Hémoptisie														
Hémorragies, autres														
Ictère														
Influenza														
Insolation														
Laryngite, aiguë														
do chronique														
Maladie de cœur														
Méningite cérèbro-spinale														
Névralgie														
Oreillons														
Paralysie														
Péritonite														
Phthisie pulmonaire														
Pharyngite														
Pleurésie														
Pneumonie														
Purpura														
Pitacimie, ou septicadmie														
Rhumatisme, aigu, articulaire														
do chronique														
do musculaire														
Rougeole														
Scarlatine														
Scorbut														
Syphilis														
Tonsilite														
Tuberculosis, aiguë														
do autre que pulmonaire														
Variole														

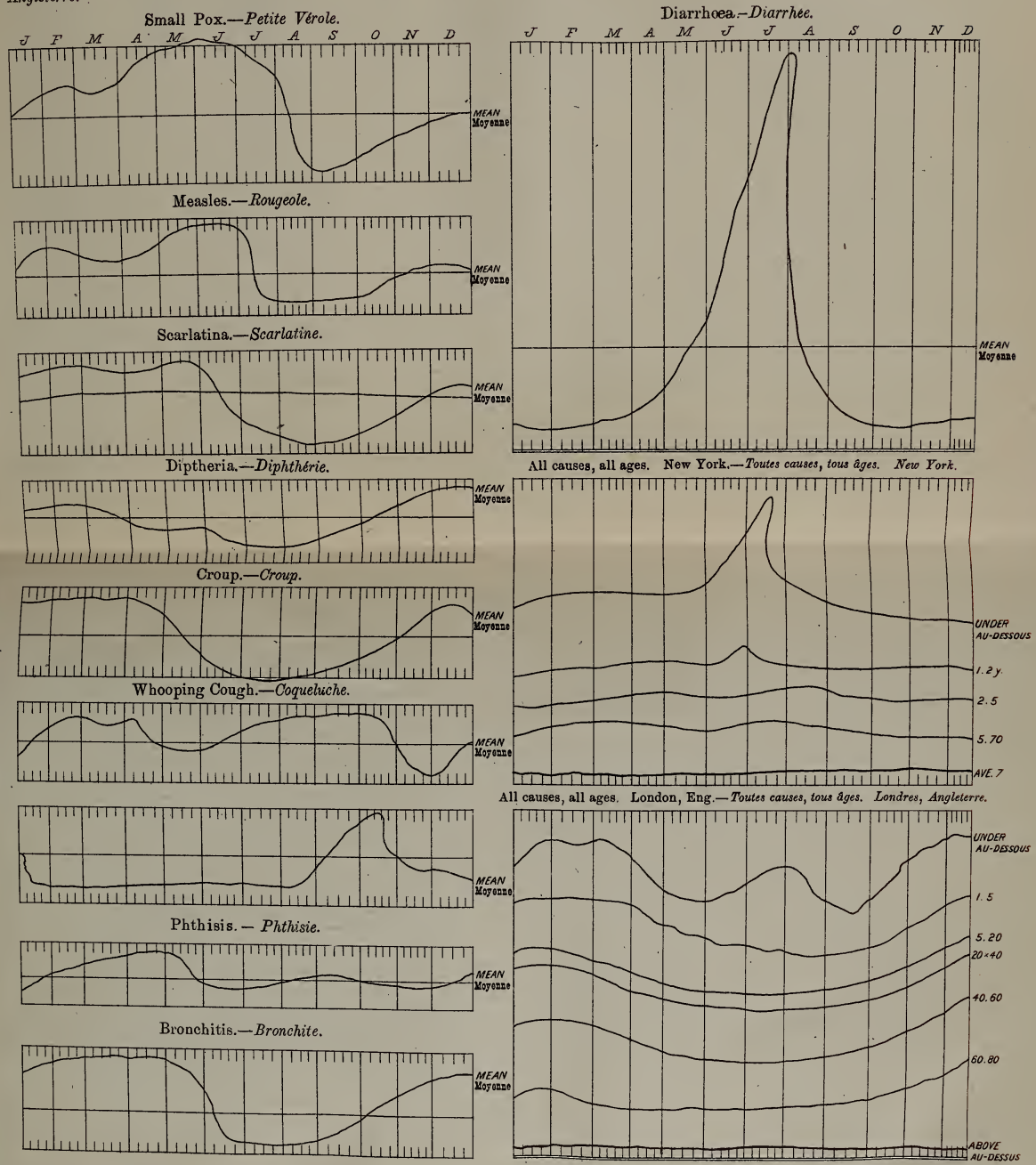
PROJET DE LA FORMULE B.

Brouillard destiné à aider le médecin à recueillir les renseignements nécessaires pour le bulletin.

Maladies.	Dimanche.	Lundi.	Mardi.	Mercredi.	Jeudi.	Vendredi.	Samedi.	Observations.

Diagrams showing the variation of the death rate from the mean in the different months in the year, in New York and London, England.

Diagrammes indiquant la variation de la mortalité à compter de la moyenne durant chaque mois de l'année à New-York et à Londres, Angleterre.



DÉPARTEMENT DE L'AGRICULTURE,
OTTAWA, 4 février 1880.

MONSIEUR,—Je suis chargé par le ministre de l'agriculture de vous faire connaître qu'il a pris connaissance de la pétition en faveur d'un système de statistique sanitaire, et du plan de mise à exécution, que vous avez adressés à Son Excellence le gouverneur général, et que le secrétaire d'Etat a transmis à ce département.

M. le ministre vous informe que le gouvernement ne veut plus faire, pour la partie des statistiques, de dépenses extraordinaires, jusqu'à ce que le prochain recensement ait eu lieu. Mais, en attendant, il désirerait savoir combien coûterait approximativement le système partiel dont vous parlez dans votre lettre, et si ce système-là ne serait pas, au point de vue du résultat cherché, aussi satisfaisant, quant à présent, que le système plus ample dont le fonctionnement à votre estimation, coûterait quelque $5,000.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
JOHN LOWE,
Secrétaire, département de l'agriculture.

R. P. HOWARD, écuier, M.D., Montréal,

---

47 UNION-AVENUE, MONTRÉAL, 28 juin 1880.

MONSIEUR,—En réponse à votre communication du 4 février dernier, au sujet d'un système de statistique sanitaire, j'ai eu l'honneur de vous transmettre le 9 de ce même mois, une lettre à laquelle était jointe une estimation de ce que pourrait coûter le système partiel mentionné par moi dans une précédente lettre (du 22 janvier 1880.)

D'après le ton favorable de votre dernière communication, j'avais espéré que le gouvernement voudrait se rendre au vœu de l'Association médicale canadienne, et accorder une petite somme d'argent, chaque année, à titre d'aide, pour permettre de subvenir aux dépenses inévitables du système de statistique sanitaire qui vient d'être commencé dans la province d'Ontario. Voulez-vous avoir la bonté de m'informer, aussitôt que vous en aurez le loisir, de la décision prise par le gouvernement.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
R. P. HOWARD,
Président de l'Association médicale canadienne.

A l'honorable ministre de l'agriculture.

DÉPARTEMENT DE L'AGRICULTURE,
OTTAWA, 14 juillet 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre du 28 dernier, concernant un projet de statistique sanitaire, et de vous informer que ce projet a été soumis à un examen; mais, en l'absence temporaire du ministre, il ne peut vous être donné maintenant aucune réponse décisive.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
JOHN LOWE,
Secrétaire au département de l'agriculture.

R. P. HOWARD, écuyer, M.D.,
Montréal.

DÉPARTEMENT DE L'AGRICULTURE,
OTTAWA, 21 janvier 1880.

MONSIEUR,—Le ministre de l'agriculture me charge d'accuser réception de votre lettre du 19 courant, sur le sujet de la statistique sanitaire.

En réponse j'ai à vous informer que le ministre a déjà reçu une lettre pareille, adressée de Toronto à sir Charles Tupper, et renvoyée par lui à ce département.

Voici la réponse faite à cette dernière lettre : " Si l'on présente au ministre de l'agriculture un détail du système, avec indication de la somme voulue pour aider l'Association médicale à le mettre à exécution, et avec des garanties relativement au résultat à en attendre, le ministre ne se refusera pas à l'accueillir et à le soumettre à ses collègues, pour prendre les mesures jugées opportunes."

J'ai l'honneur d'être, etc.,

H. B. SMALL,
Faisant fonction de secrétaire.

R. P. HOWARD, écuyer, M.D.,
Montréal.

DÉPARTEMENT DE L'AGRICULTURE,
OTTAWA, 22 janvier 1880.

MONSIEUR,—Me référant à la lettre que le département vous adressait hier, j'ai aujourd'hui à accuser la réception d'une pétition en faveur de l'établissement d'un système de statistique sanitaire et d'un plan de ce système, transmis par vous au secrétaire d'Etat, et renvoyés par lui à ce département. Je suis chargé de vous faire savoir que ces documents seront pris en considération par le ministre, sous les conditions que comporte la réponse qui vous a déjà été faite.

J'ai l'honneur d'être, etc.,

H. B. SMALL,
Faisant fonction de secrétaire.

R. P. HOWARD, écuyer, M.D.,
Montréal.

RÉPONSE

(99)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 28 janvier 1881 ;—Pour un état faisant connaître tous les permis donnés pour fonds de pêche sur les lacs Huron et Supérieur, pendant les deux dernières années, avec les noms des concessionnaires et la désignation, dans chaque cas.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Pour le secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
1er mars 1881.

RÉPONSE

(99*a*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 28 janvier 1881 ;—Pour copie de toutes correspondances, cartes et autres documents relatifs aux patentes émises pendant les quatre dernières années, pour des fonds de pêche à Killarney et les environs, dans le district d'Algoma ; aussi, un état faisant connaître quelles patentes ont été renouvelées d'année en année, pendant combien de temps les mêmes personnes en ont eu la jouissance et les noms des preneurs.

Par ordre,

HECTOR L. LANGEVIN,
Pour le secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
1er mars 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(100)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 17 février 1881 ;— Pour copie de tous rapports d'ingénieurs ou autres concernant les réparations faites à la digue ou au brise-lames de Shippegan, N.-B., en 1880 ; et de tous rapports faits par les officiers ou autres qui ont servi d'intermédiaires pour le paiement des personnes employées à ces travaux ; et aussi, copie des bordereaux de paie et de toute correspondance relative à ces réparations et paiements.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
11 mars 1881.

RÉPONSE

(101)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 23 février 1881 ;— Pour un état faisant connaître les noms des gradués du collège militaire qui ont obtenu des certificats de première classe, et de ceux qui ont obtenu des certificats de seconde classe lors du dernier examen annuel ; les noms de ceux qui sont entrés dans l'armée anglaise ; les noms de ceux qui ont été employés par le gouvernement canadien ; les noms de ceux qui ont quitté le Canada pour aller se fixer aux Etats-Unis, et le domicile et la profession des autres, en tant que l'on peut s'en rendre compte.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
5 mars 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(102)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 11 février 1881 ;—

Pour copie de toute correspondance échangée avec le ministère des chemins de fer pendant les deux dernières années, concernant l'établissement de voies ferrées, pour relier l'Intercolonial au Cap Tourmente, dans le comté de Westmoreland, et le Cap Traverse, dans l'Ile du Prince-Edouard, au chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
26 février 1881.

RÉPONSE

(103)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 17 février 1881 ;—

Pour un état donnant tous les renseignements que possède le gouvernement concernant le nombre de personnes inscrites lors du dernier recensement, bien qu'elles fussent absentes de la localité où leurs noms ont été enregistrés ; le dit état devant mentionner séparément chaque province, et faire la différence entre les personnes que l'on prétendait être temporairement absentes, (1) en d'autres parties de la même provinces ; (2) en d'autres parties du Canada ; (3) aux Etats-Unis, et (4) en d'autres pays étrangers.

Aussi, un état faisant connaître les moyens (si aucuns) adoptés pour s'assurer combien d'absents ont été enregistrés, et pour empêcher l'enregistrement des personnes qui avaient définitivement quitté le pays, et de celles qui n'étaient présentes que temporairement.

Aussi, un état faisant connaître les moyens (si aucuns) à prendre pendant le prochain recensement, pour obtenir les renseignements suggérés, et pour se prémunir contre les défectuosités signalées, lorsque le prochain recensement sera fait.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
5 mars 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(103*a*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 17 février 1881 ;—

Pour une liste donnant les noms des divers officiers chargés de faire le prochain recensement, et mentionnant la fonction assignée à chacun d'eux et le district pour lequel il est nommé.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
5 mars 1881.

RÉPONSE

(103*b*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 17 février 1881 ;—

Pour copie de toutes instructions écrites et de toutes formules et pièces préparées pour l'usage de chacun des officiers qui ont fait le recensement en 1871, et qui n'ont pas encore été produites, y compris les documents mentionnés dans le rapport du recensement ; aussi, un mémoire donnant, en substance, les instructions verbales données aux commissaires, à cette occasion ; aussi, des renseignements analogues sur ces instructions écrites, formules et pièces, et instructions verbales se rapportant au recensement de 1881.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
5 mars 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(104)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 9 février 1881 ;—Demandant copie de toute correspondance échangée entre Son Excellence le gouverneur général et le professeur Henry Y. Hind, au sujet de prétendues statistiques inexactes soumises à la "Commission d'Halifax," instituée sous l'autorité du traité de Washington.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
7 mars 1881.

RÉPONSE

(104*a*)

A une ADRESSE du SÉNAT, en date du 18 janvier 1881 ;—Pour copie de toute correspondance relative à une prétendue falsification de certaines données statistiques présentées comme partie de la cause anglaise, à la Commission des Pêcheries qui a siégé à Halifax en 1877 ; aussi, copie de tout rapport fait ou de toutes explications fournies par le commissaire des pêcheries ou autre fonctionnaire du gouvernement canadien sur cette prétendue falsification.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
7 mars 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, lee réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

REPONSE

(105)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 11 février 1881 ;—

Pour copie de toute correspondance concernant la substitution de noms nouveaux aux noms anciens et historiques dans les territoires du Nord-Ouest, plus particulièrement le long de la route du chemin de fer du Pacifique.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
24 février 1881.

RÉPONSE

(106)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 21 février 1881 ;—

Pour copie de toute correspondance concernant les droits des squatters établis sur les réserves navales à la Pointe-Pelée, dans le comté d'Essex.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
7 mars 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(107)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 23 février 1880 ;— Pour un état détaillé des dépenses encourues pendant les années 1878 et 1879 pour la publication, dans les feuilles publiques du Canada, d'annonces du gouvernement ou de toutes branches de l'administration, la somme payée à chaque journal, et à quel titre ; aussi, le montant payé pour abonnements, à quels journaux, et, si ces journaux ont été demandés pour les départements publics ou autrement.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
14 janvier 1881.

RÉPONSE

(108)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 7 février 1881 ;— Pour un état détaillé des sommes d'argent qui ont été payées à J. B. Eager, ci-devant commis dans le bureau de poste de Hamilton, depuis la date de sa mise à la retraite ; copie de toute correspondance, certificats, etc., adressés au directeur général des postes ou au ministère des postes touchant la mise à la retraite du dit J. B. Eager, et le motif de cette mise à la retraite.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
17 février 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(109)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 13 décembre 1880 ;—

Pour un état mentionnant le chiffre des immigrants qui se sont rendus dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, pendant l'année expirée le 31 octobre 1880 ; le nombre de personnes qui ont acheté des terres et de celles qui ont acquis des *homesteads* et des droits de préemption ; le nombre d'acres de terre vendus ; le chiffre total d'acres de terre pris et achetés ; la recette totale provenant des terres vendues ou prises pendant la période précitée et le montant restant à percevoir.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
17 février 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée.*]

RÉPONSE

(110)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 16 février 1880 ;—pour un état donnant le détail des dépenses encourues par les différents membres du gouvernement et toute autre personne, ou toutes autres personnes au service du gouvernement, ou payées par le gouvernement, qui ont été envoyés en Angleterre, ou ailleurs, par le gouvernement, ou pour affaires se rattachant au service du gouvernement, depuis le 1er novembre 1878 jusqu'à date.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
13 janvier 1881.

OTTAWA, 12 janvier 1881.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli, en conformité à un ordre de la Chambre des communes en date du 16 janvier 1880, un état préparé d'après les comptes publics, indiquant les dépenses faites par les membres du gouvernement et autres personnes au service du gouvernement, envoyés en Angleterre ou ailleurs, de la part du gouvernement, entre le 1er novembre 1878 et le 16 février 1880.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. M. COURTNEY,
Sous-ministre des finances.

Sous-secrétaire d'Etat.

ETAT des dépenses faites par les membres du gouvernement et autres personnes au service du gouvernement, envoyés en Angleterre ou ailleurs, de la part du gouvernement, entre le 1er novembre 1878 et le 16 février 1880, telles que portées dans les comptes publics.

1878—L'hon. sir S. L. Tilley, dépenses en Angleterre	867	97
Sandford Fleming, do do	600	00
1879—L'hon. sir C. Tupper (avec son secrétaire), dépenses en Angleterre	2,433	33
L'hon. sir S. L. Tilley do do do do	2,141	33
Le Très-hon. sir John A. Macdonald, avec son secrétaire	2,524	37
	$8,567	00

Département des finances,
12 janvier 1881.

RÉPONSE

(110*a*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 23 février 1880 ;—pour un état détaillé des dépenses encourues par des membres du gouvernement et des personnes au service du gouvernement, envoyés en Angleterre, ou ailleurs, pour affaires du gouvernement, du 1er janvier 1874 1er octobre 1878.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
2 février 1881.

OTTAWA, 1er février 1881.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli un état préparé d'après les comptes publics, des dépenses encourues par des membres du gouvernement et des personnes au service du gouvernement, envoyés en Angleterre, ou ailleurs, pour affaires du gouvernement, du 1er janvier 1874, au 1er octobre 1878.

J'inclus aussi les mémoires reçus des départements suivants sur le même sujet :—

Bureau du secrétaire du gouverneur général
Conseil Privé ;
Ministère de l'intérieur ;
do la milice ;
do des travaux publics ;
do des chemins de fer et canaux ;
do du revenu de l'intérieur ;
do de la marine et pêcheries ;
do des douanes ;
do l'agriculture.

Ces renseignements sont fournis en réponse à un ordre de la Chambre des communes en date du 23 février 1880.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. M. COURTNEY,
Sous-ministre des finances

Sous-secrétaire d'Etat.

ETAT des dépenses encourues par des membres du gouvernement et des personnes au service du gouvernement, envoyés en Angleterre, ou ailleurs, pour affaires du gouvernement, du 1er janvier 1874, au 1er octobre 1878, telles qu'indiqués dans les comptes publics.

			$ cts.
1874-5...	L'hon. R. J Cartwright	Dépenses en Angleterre	1,023 84
	J. M. Courtney	do do	1,072 12
	L'hon. A. Mackenzie	do do	1,966 32
	Colonel H C. Fletcher	do à West Point	500 00
1875-6...	L'hon. R. J. Cartwright	do Angleterre	1,351 31
	W. A. Blackmore	do do	51 95
	L'hon. E. Blake	do do	760 00
	H. Kinloch	do do	659 66
1876-7...	L'hon. R J. Cartwright	do do	554 99
1877-8...	do do	do do	603 91
			8,544 10

MINISTÈRE DES FINANCES, 12 janvier 1881.

BUREAU DU SECRÉTAIRE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL, OTTAWA, 13 avril 1880.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre reçue aujourd'hui, j'ai l'honneur de vous informer qu'aucun employé du bureau du secrétaire du gouverneur général n'a été envoyé en Angleterre ou ailleurs, de la part du gouvernement, depuis le 1er janvier 1874 jusqu'à cette date.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

F. DEWINTON, major, A.R.
Secrétaire du gouverneur général.

Sous-ministre des finances, Ottawa.

BUREAU DU CONSEIL PRIVÉ, OTTAWA, 16 avril 1880.

MONSIEUR,—Au sujet de votre communication (sans date) demandant certains renseignements exigés par un ordre de la Chambre des communes, pour "un état détaillé des dépenses encourues par des membres du gouvernement et des personnes au service du gouvernement, envoyés en Angleterre, ou ailleurs, pour affaires du gouvernement, depuis le 1er janvier 1874 jusqu'à cette date,

J'ai l'honneur de vous dire que ce département n'a fait aucune dépense de ce genre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. O. COTÉ, *G.C.P.*

Sous-ministre des finances.

OTTAWA, 1er mai 1880.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre circulaire en date du 12 du mois dernier, et aussi à votre communication du 16, me demandant un état détaillé des frais de route des employés publics de ce département qui ont été envoyés hors du Canada, j'ai l'honneur de vous informer qu'il n'a été fait aucune dépense de ce genre dans ce département.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissantserviteur,

J. S. DENNIS,
Sous-ministre de l'intérieur.

Sous-ministre des finances, Ottawa.

OTTAWA, 22 avril 1880.

MONSIEUR,—En réponse à votre récente demande, j'ai l'honneur de vous informer qu'il n'est pas à ma connaissance qu'aucun employé de ce département ait été envoyé en Angleterre, ou ailleurs en dehors du Canada, au nom du gouvernement, entre le 1er janvier 1874 et la date du rapport demandé par la Chambre des communes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

C. EUG. PANET,
Sous-ministre de la milice et de la défense.

Sous-ministre des finances, Ottawa.

OTTAWA, 15 avril 1880.

MONSIEUR,—Rélativement à votre circulaire, par laquelle vous demandez qu'il vous soit fourni un état des dépenses faites par les employés de ce département envoyés en Angleterre, ou ailleurs, au nom du gouvernement, entre le 1er janvier 1874 et cette date, pour en faire rapport à la Chambre des communes, j'ai l'honneur de vous informer que le département des travaux publics n'a fait aucun paiement se rattachant à un pareil service.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

S. CHAPLEAU, *secrétaire.*

Sous ministre des finances, Ottawa.

OTTAWA, 29 janvier 1881.

MONSIEUR,—Rélativement à votre circulaire, par laquelle vous demandez qu'il vous soit fourni un état des dépenses faites par les employés de ce département envoyés en Angleterre, ou ailleurs, au nom du gouvernement, entre le 1er janvier 1874 et le 1er octobre 1878, pour en faire rapport à la Chambre des communes, j'ai l'honneur de vous informer que le département n'a fait aucun paiement de ce genre durant cette période.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. BRAUN, *secrétaire.*

Sous-ministre des finances, Ottawa.

RAPPORT en réponse à une lettre du sous-ministre des finances, demandant certains renseignements concernant ce département pour un état détaillé des dépenses faites par des membres du gouvernement et des personnes au services du gouvernement, envoyés en Angleterre ou ailleurs, de la part du gouvernement, entre le 1er janvier 1874 et cette date.

Dépenses faites par le commissaire du revenu de l'intérieur lors d'un voyage en Europe, en 1875, par ordre du ministre de l'intérieur alors en charge.

Passage par chemin de fer et steamer et dépenses à Liverpool, aller et retour	$ 200 00
Voyages par chemin de fer, etc., en Europe	125 00
Dépenses personnelles et incidentes	870 00
	$1,195 00

A. BRUNEL,
Commissaire.

DÉPARTEMENT DU REVENU DE L'INTÉRIEUR, OTTAWA, 15 avril 1880.

ETAT des dépenses faites par le sous-ministre de la marine, en 1874, pendant une mission officielle en Angleterre pour acheter un steamer et se consulter avec le gouvernement britannique au sujet de la législation sur la marine marchande. Départ d'Ottawa pour Londres le 28 mai 1875, et retour à Ottawa le 16 septembre 1875.

Frais de route par chemin de fer et autres, d'Ottawa à Québec, Liverpool, Londres, Southampton, Sunderland et Glasgow, et retour à Québec et Ottawa, à peu près	$125 00
Voitures, pour boires, télégrammes, frais de port, etc., à peu près	60 00
Frais d'hôtel, à peu près	300 00
	$475 00

WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine,

27 avril 1880.

N.-B.—Je n'ai reçu aucune rémunération pour ces services en sus de mon traitement ordinaire.

WM. SMITH.

ETAT des dépenses faites par le sous-ministre de la marine, en 1876, lors d'une mission officielle en Angleterre comme représentant du gouvernement canadien dans le but de conférer avec le gouvernement impérial au sujet de la législature sur la marine marchande alors soumise à la considération du parlement impérial. Parti d'Ottawa pour Londres, *viâ* Portland, le 28 avril 1876, et revenu à Ottawa, *viâ* Québec, le 1er septembre 1876.

Payé MM. Allan pour passage par steamer, aller et retour	$240 00
Frais de route par chemin de fer et autres, d'Ottawa à Portland et de Liverpool à Londres, et dépenses à bord, à peu près	60 00
Frais de route par chemin de fer et autres en Angleterre, voitures, pourboires, frais de port télégrammes, etc	150 00
Frais de route par chemin de fer et autres, de Londres à Ottawa, *viâ* Liverpool et Québec, et dépenses à bord du steamer, à peu près	60 00
Frais d'hôtel et autres dépenses en Angleterre	626 00
	$1,136 00

En outre, j'ai payé $83.56 pour dépêches par le câble, impressions et papeterie. Je n'ai rien reçu pour ces services à part de mon traitement ordinaire.

WM. SMITH,
Sous-ministre de la marine.

27 avril 1880.

DOUANES, CANADA.

ETAT indiquant en détail les dépenses faites par les membres du gouvernement et des personnes au service du gouvernement, envoyés en Angleterre, ou ailleurs, pour affaires du gouvernement, depuis le 1er janvier 1874 jusqu'à date.

Noms.	Date du paiement.	Observations.	Montants payés.
	1874.		$ cts.
J. Kerr	17 déc.	Voyage à Boston, E.-U., pour le service des douanes	122 35
T. C. Mewburn	1876. 2 juin	Voyage à New-York et retour	58 85
J. E. Smith	1879. 18 août	Voyage à Washington et retour	340 19
T. S. Brown, jun	14 do	Voyage à et de Saint-Pierre	78 00
E. Young	8 déc.	Voyage à New-York, Washington, etc	123 74
		Total	$723 13

J. JOHNSON,
Commissaire des douanes.

MINISTÈRE DES DOUANES, OTTAWA, 3 mai 1880.

ETAT des dépenses encourues par des membres du gouvernement et des personnes au service du gouvernement, envoyés en Angleterre, ou ailleurs, en dehors du Canada, pour affaires du gouvernement, depuis le 1er janvier 1874 jusqu'à avril 1880.

Frais de route et dépenses à propos de l'exposition de Philadelphie, en 1875-6-7 :—

J. Perrault, secrétaire	$2,935 85
L'hon. M. Letellier, commissaire	300 00
L'hon. M. Wilmot, "	615 67
L'hon. M. Penny, "	40 50
D. McDougall, "	903 75

Frais de route et dépenses à propos de l'exposition de Sydney, Australie, en 1876-7-8 :—

L'hon. J. Young, commissaire	$4,201 43
Jas. Brown, commissaire adjoint	1,650 00
John Lowe, commissaire suppléant	457 60
W. H. Frazer, commissaire suppléant pour préparer les effets	695 00

Frais de route et dépenses à propos de l'exposition de Paris, en 1877-8-9 : —

T. C. Keefer, commissaire	$4,369 90
Gordon Brown, commissaire honoraire	733 04
G. Drolet, " "	1,228 77
S. P. May, secrétaire	3,155 10
Jos. Perrault, "	2,839 00
A. G. Selwyn, directeur de la commission géologique	1,981 92
D. Ewart, chargé du trophée	698 61
J. Korman, services spéciaux au sujet de l'immigration	800 00

1878-9 jusqu'à avril 1880 :—D. McEachran, M. V., voyage professionnel aux Etats-Unis, au sujet de la maladies des bestiaux.. $1,052 47

1879-80 :—Sir A. T. Galt, voyage à Washington pour obtenir la rescision de l'ordre des E.-U., défendant l'importation des bestiaux canadiens dans ce pays 97 00

NOTE.—Les frais de route des agents d'immigration et de ceux qui voyagent dans l'intérêt de l'immigration ne sont pas compris ici, parce qu'ils forment partie des devoirs ordinaires du personnel.

RÉPONSE

(111)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 8 mars 1880 ;—

Pour un état détaillé des deniers payés à la compagnie de la Baie d'Hudson par les différentes branches de l'administration, depuis la cession de son territoire au Canada.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
7 janvier 1881.

RÉPONSE

(111*a*)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 16 février 1881 ;—

Demandant copie de toute correspondance échangée avec la compagnie de la Baie d'Hudson ou toute personne agissant en son nom, concernant le quart sud-est et la moitié nord de la section 7 du canton 17, rang 20, à l'ouest de la première grande méridienne, et de tous documents, ordres en conseil, etc., concernant la concession du dit territoire à la compagnie aux lieu et place d'autres terres que l'on prétend être occupées par des colons.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
8 mars 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]

RÉPONSE

(111*b*)

A une ADRESSE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 14 mars 1881 ;—Demandant copie de toute correspondance adressée au gouvernement ou à quelque département, depuis la dernière session du parlement, concernant la navigation de la Baie d'Hudson.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
Mars 1881.

RÉPONSE

(112)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 20 décembre 1880 ;—Pour copie des documents qui ont été à différentes époques, adressés au gouvernement en faveur de la réclamation faite par Henry A. P. Holland, pour obtenir possession du jardin du Château, à Québec.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,
Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
8 mars 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, les réponses ci-dessus ne sont pas imprimées.*]